2025/1167

30.6.2025.

ODLUKA KOMISIJE (EU) 2025/1167

od 29. studenoga 2024.

o državnoj potpori SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) koju je provela Njemačka u korist društva DB Cargo

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2024) 8610)

(Vjerodostojan je samo tekst na engleskom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2. prvi podstavak,

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

uzimajući u obzir odluku Komisije o pokretanju postupka iz članka 108. stavka 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u pogledu mjera utvrđenih u predmetu SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) ([1]),

nakon što je pozvala zainteresirane strane da dostave primjedbe u skladu s prethodno navedenim odredbama ([2]) i uzimajući u obzir njihove primjedbe,

budući da:

1. POSTUPAK

(1) Komisija je 19. travnja 2018. zaprimila pritužbu u vezi s navodnom državnom potporom dodijeljenom poduzetniku DB Cargo Aktiengesellschaft („DB Cargo”) ([3]).

(2) Dopisom od 31. siječnja 2022. („odluka o pokretanju postupka”), nakon niza podnesaka podnositelja pritužbe i Njemačke koji su u njemu opisani, a posebno nakon što je 20. rujna 2018. proslijedila pritužbu s prvim zahtjevom za informacije, Komisija je obavijestila Njemačku o tome da je odlučila pokrenuti postupak utvrđen člankom 108. stavkom 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU) u pogledu četiriju mjera odobrenih u korist društva DB Cargo.

(3) Odluka o pokretanju postupka objavljena je u *Službenom listu Europske unije* 19. kolovoza 2022. ([4]) Komisija je pozvala njemačka tijela i zainteresirane strane da u roku od mjesec dana dostave primjedbe na odluku o pokretanju postupka.

(4) Njemačka tijela dostavila su Komisiji svoje primjedbe na odluku o pokretanju postupka dopisom od 21. travnja 2022. Njemačka je uz to dostavila daljnje primjedbe i informacije 17. svibnja, 8. lipnja, 25. srpnja, 28. kolovoza, 26. rujna i 23. listopada 2023. U 2024. dostavila je dodatne informacije, konkretno 13. ožujka, 10. lipnja i 1. srpnja.

([1]) Odluka Komisije C(2022) 639 final od 31. siječnja 2022. u predmetu SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) – Njemačka – Navodne mjere državne potpore u korist poduzetnika DB Cargo.
([2]) SL C 316, 19.8.2022., str. 20.
([3]) Identitet podnositelja pritužbe je povjerljiv.
([4]) Vidjeti bilješku 1.

(5) Komisija je 19. rujna 2022. zaprimila primjedbe Europskog udruženja za željeznički prijevoz tereta (ERFA), europske organizacije koja zastupa interese privatnih i neovisnih društava za željeznički prijevoz tereta, i podnositelja pritužbe. Komisija je 18. studenog 2022. proslijedila primjedbe zainteresiranih strana njemačkim tijelima i pozvala ih da dostave svoja očitovanja, što su ona učinila dopisom od 18. siječnja 2023.

(6) Komisija je dopisom od 26. srpnja 2022. zatražila dodatne informacije i pojašnjenja od Njemačke, koja je odgovorila dopisom od 26. rujna 2022. Komisija je dopisima od 1. kolovoza i 27. rujna 2023. od Njemačke ponovno zatražila dodatne informacije (a Njemačka je odgovorila dopisima od 31. listopada i 9. studenog 2023.). Komisija je zahtjeve dostavila i dopisima od 15. svibnja 2024., 5. rujna 2024. i 17. studenog 2024., na koje je Njemačka odgovorila dopisima od 10. lipnja, 5. i 27. rujna te 1., 21., 22., 23. i 25. studenog 2024.

(7) Službe Komisije sastale su se s njemačkim tijelima, među ostalim na sljedeće datume 2023.: 24. veljače, 19. travnja, 12. svibnja, 30. lipnja, 28. srpnja, 18. kolovoza, 29. kolovoza, 21. rujna, 21. studenog i 20. prosinca te na sljedeće datume 2024.: 13. ožujka, 30. travnja, 13. lipnja, 5. srpnja, 11. srpnja, 12. i 19. rujna te 19. i 25. studenog.

(8) Dopisom od 21. studenog 2024. vlada Savezne Republike Njemačke iznimno je pristala odreći se svojih prava koja proizlaze iz članka 342. UFEU-a u vezi s člankom 3. Uredbe (EZ) br. 1/1958 i na to da se ova Odluka donese i priopći na engleskom jeziku na temelju članka 297. Ugovora.

2. DETALJNI OPIS MJERA

2.1. DB Cargo: povijest, struktura i pravila društva

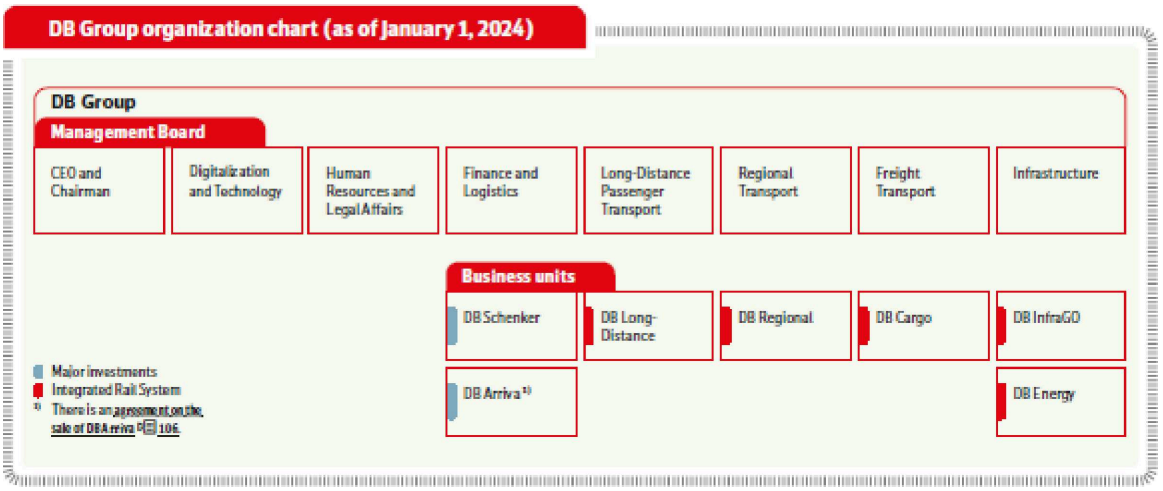
(9) DB Cargo je pružatelj usluga željezničkog prijevoza tereta sa sjedištem u Mainzu u Njemačkoj. Usluge željezničkog prijevoza tereta pruža u 17 zemalja, među kojima su i države članice. Sam DB Cargo posluje na unutarnjem tržištu preko domaćih društava kćeri, kao što je TFG Transfracht GmbH, kao i preko međunarodnih društava kćeri, među ostalim u drugim državama članicama, kao što su DB Cargo Belgium BV, DB Cargo Scandinavia A/S, DB Cargo France SAS, DB Cargo Nederland N.V., DB Cargo Polska S.A. ili Transfesa Logistics, S.A. (Španjolska) (dalje u tekstu zajedno „grupa DB Cargo") ([5]).

(10) DB Cargo je društvo kći društva Deutsche Bahn Aktiengesellschaft („DB AG"). DB AG je holding društvo i matično društvo niza domaćih i međunarodnih društava kćeri, uključujući DB Cargo (DB AG i sva društva u njegovu vlasništvu dalje u tekstu nazivaju se „grupa DB"). Grupa DB posluje u području nacionalnog i međunarodnog prijevoza tereta i putnika, logistike i pomoćnih usluga u željezničkom prijevozu. Slika 1 pojednostavnjeni je prikaz djelatnosti grupe DB.

([5]) Kad je riječ o mjeri 1 (vidjeti uvodnu izjavu 39.), prema informacijama koje je dostavila Njemačka osnovica za izračun prijenosa dobiti ili gubitka jest *Ergebnis nach Steuern* (dobit nakon oporezivanja) društva DB Cargo AG. Dobit nakon oporezivanja društva DB Cargo AG uključuje i dobit nakon oporezivanja domaćih društava kćeri. Osim društva DB Cargo AG, u obzir se uzimaju sljedeća domaća društva kćeri:
- RBH Logistics GmbH,
- Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH,
- DB Cargo Vermögensverwaltungs AG,
- DB Cargo Logistics GmbH,
- DB Cargo BTT GmbH,
- TFG Transfracht GmbH,
- DB Intermodal Services GmbH,
- DB Cargo Eurasia GmbH.

Slika 1

Poslovna organizacija grupe DB



Izvor: *integrirano godišnje izvješće društva Deutsche Bahn za 2023.*

(11) Od osnivanja 1994. DB AG u potpunom je vlasništvu Savezne Republike Njemačke (*Bund*). Među ostalim linijama poslovanja, DB AG kontrolira djelatnost željezničkog prijevoza tereta grupe DB. Tijekom godina njegov se udio u društvu koje je obavljalo djelatnost željezničkog prijevoza tereta kretao od 92 % do 100 %, a od 2011. drži 100 % tog društva. Poslovna organizacija i lokacija djelatnosti željezničkog prijevoza tereta unutar strukture grupe DB s vremenom su se mijenjale.

(12) U razdoblju obuhvaćenom istražnim postupkom (od 1. siječnja 2012. za mjeru 1 i od 20. rujna 2008. za mjere od 2 do 4), kako je opisano u odjeljku 2.3., djelatnost željezničkog prijevoza tereta društva DB AG obavljalo je nekoliko subjekata. Radi lakšeg snalaženja i osim ako je navedeno drukčije, izrazom „DB Cargo” označava se subjekt koji pripada grupi DB i koji obavlja djelatnost željezničkog prijevoza tereta te grupe:

(a) od 1. rujna 2003. do 15. veljače 2009. subjekt koji je obavljao djelatnost željezničkog prijevoza tereta bio je registriran pod tvrtkom Railion Deutschland AG;

(b) od 16. veljače 2009. do 29. listopada 2012. subjekt koji je obavljao djelatnost željezničkog prijevoza tereta bio je registriran pod tvrtkom DB Schenker Rail Deutschland AG;

(c) tvrtka je 30. listopada 2012. promijenjena u DB Schenker Rail AG;

(d) od 1. ožujka 2016. djelatnost željezničkog prijevoza tereta obavlja se pod tvrtkom DB Cargo.

(13) Od 2016. DB Cargo izravno je društvo kći u stopostotnom vlasništvu društva DB AG. Prije toga DB Cargo je od 1. siječnja 2012. bio izravno društvo kći društva DB Mobility Logistics AG („DB ML”). Od 2003. do 2012. DB Cargo bio je neizravno društvo kći društva DB ML. DB ML bio je u izravnom stopostotnom vlasništvu društva DB AG, dok je, kako je opisano u uvodnoj izjavi 11., udio u društvu koje je obavljalo djelatnost željezničkog prijevoza tereta iznosio najmanje 92 %. Stoga je DB Cargo od 2011. bio u potpunom neizravnom vlasništvu društva DB AG, a neizravni udio tog društva u društvu DB Cargo do 2011. iznosio je najmanje 92 %.

(14) Do 31. prosinca 2015. DB ML bio je zadužen za razne usluge koje pruža grupa DB, posebno za njezine djelatnosti željezničkog prijevoza (putnika i tereta). DB Cargo (koji je do 29. veljače 2016. bio registriran kao DB Schenker Rail AG) bio je društvo kći u stopostotnom vlasništvu društva DB ML, zajedno s drugim društvima kćerima kao što su dva društva kćeri za željeznički prijevoz putnika DB Regio AG i DB Fernverkehr AG. DB ML je 26. kolovoza 2016. spojen s društvom DB AG. Time su DB Cargo, DB Regio AG i DB Fernverkehr AG postali izravna društva kćeri društva DB AG. DB AG i DB ML potpisali su sporazum o spajanju, koji su slijedom toga 15. srpnja 2016. odobrile glavne skupštine tih dvaju društava. Sporazum o spajanju imao je retroaktivan učinak od 1. siječnja 2016.

(15) DB AG od svojeg osnivanja 1994. i DB Cargo od svojeg osnivanja 2009. pravno su uređeni kao *Aktiengesellschaften* („AG”), tj. dionička društva u skladu s njemačkim pravom trgovačkih društava. Isto je vrijedilo i za DB ML za vrijeme njegova postojanja. *Aktiengesellschaften* među ostalim su uređeni njemačkim Zakonom o dioničkim društvima (*Aktiengesetz* – AktG). U AG-u dioničari su zastupljeni u glavnoj skupštini (*Hauptversammlung*). Glavna skupština bira predstavnike dioničara u nadzornom odboru (*Aufsichtsrat*). Predstavnici zaposlenika biraju se u skladu s njemačkim Zakonom o suodlučivanju (*Mitbestimmungsgesetz* – MitbestG). Nadzorni odbor bira članove upravnog odbora (*Vorstand*), koji su odgovorni za upravljanje AG-om. Iako nadzorni odbor bira članove upravnog odbora, u skladu sa zakonodavstvom kojim se uređuju *Aktiengesellschaften* upravni odbor *Aktiengesellschafta* neovisan je o nadzornom odboru, kao i od glavnoj skupštini u smislu da ona u načelu ne može davati upute upravnom odboru ([6]).

(16) U tablici 1 prikazani su prihodi grupe DB te grupe DB Cargo i društva DB Cargo pojedinačno u razdoblju obuhvaćenom istražnim postupkom.

Tablica 1

Prihodi grupe DB i društva DB Cargo u razdoblju 2012. – 2023. ([7])

(u milijunima EUR)

	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.	2022.	2023.
Grupa DB	39 296	39 107	39 728	40 403	40 557	42 693	44 065	44 430	39 901	47 075	52 085	45 191
Grupa DB Cargo	4 926	4 843	4 863	4 767	4 560	4 528	4 460	4 449	4 119	4 487	5 244	5 582
DB Cargo	3 413	3 368	3 428	3 368	3 440	3 455	3 384	3 360	3 183	3 348	3 474	3 794

Izvor: *integrirana izvješća grupe DB i godišnji financijski izvještaji društva DB Cargo.*

(17) Kad je riječ o postupku donošenja odluka u grupi DB, u Poslovniku (*Geschäftsordnung*) Upravnog odbora društva DB AG navodi se da su odluke koje se odnose na kratkoročno i srednjoročno planiranje te dugoročne strateške ciljeve rezervirane za Upravni odbor. Nadalje, Upravni odbor odlučuje i o izdavanju, izmjeni i stavljanju izvan snage smjernica grupe. Kad je riječ o konkretnim, pojedinačnim mjerama, odluke Upravnog odbora, čak i ako se odnose na društva kćeri ili povezana društva, potrebno je donijeti i za ([8]):

(a) pokretanje i napuštanje ključnih područja djelatnosti, temeljne promjene u organizaciji društva te sklapanje, izmjenu i raskid ugovora društva ([9]);

(b) osnivanje trgovačkih društava, stjecanje, prodaju i promjenu udjela (uključujući mjere konverzije i kapitala) u vrijednosti od 10 milijuna EUR ili više, osim mjera unutar grupe;

(c) stjecanje, prodaju, opterećenje i drugo raspolaganje nekretninama i drugim imovinskim pravima u vrijednosti od 10 milijuna EUR ili više, isključujući odobravanje hipotekarnih kredita za zemljišta;

(d) izdavanje vrijednosnih papira te uzimanje i odobravanje zajmova, pri čemu nisu uključeni zajmovi izvan grupe s rokom kraćim od godinu dana te odobravanje i uzimanje zajmova unutar grupe;

([6]) To proizlazi iz članka 76. stavka 1. *Aktiengesetza*.

([7]) Podaci za grupu DB i grupu DB Cargo temelje se na računovodstvenim standardima MSFI. Međutim, pojedinačni prihodi društva DB Cargo temelje se na računovodstvenim standardima utvrđenima u njemačkom Trgovačkom zakoniku (*Handelsgesetzbuch* – HGB). Stoga podaci nisu u potpunosti usporedivi.

([8]) Popis pojedinačnih mjera za koje je potrebno odobrenje Upravnog odbora nije se promijenio od 2010., a prije te verzije novčani pragovi iz točaka (b), (c), (e) i (f) bili su niži.

([9]) Pojam „ugovori društva” (*Unternehmensverträge*) odnosi se na ugovore uređene člancima 291. i dalje AktG-a, a uključuje ugovore o kontroli i ugovore o prijenosu dobiti.

(e) prihvaćanje i odobravanje jamstava i vrijednosnih papira izvan uobičajenog poslovanja, prihvaćanje i odobravanje jamstava i vrijednosnih papira u okviru uobičajenog poslovanja u vrijednosti od 10 milijuna EUR ili više;

(f) odobravanje projekata ulaganja, rashoda, iznajmljivanja i davanja u zakup uključenih u poslovne planove u vrijednosti od 250 milijuna EUR ili više, odobravanje projekata uključenih u poslovne planove čija ukupna vrijednost / predviđena ukupna vrijednost ili potrebni vlasnički kapital premašuje iznos iz plana za 10 milijuna EUR ili više, daljnje odobrenje projekata koji nisu uključeni u poslovne planove u vrijednosti od 10 milijuna EUR ili više;

(g) promjene u sastavu odbora te u rukovodećim i drugim vodećim položajima ako pripadaju upravi grupe;

(h) imenovanje i razrješenje glavnih predstavnika društva te davanje i opoziv punomoći u ime društva.

(18) U skladu s Poslovnikom Upravni odbor društva DB AG svoje odluke donosi jednoglasno. Ako se ne može postići konsenzus, da bi odluka bila valjana, mora je odobriti dvotrećinska većina članova koji sudjeluju u postupku donošenja odluke.

(19) Kad je riječ o odnosima s Nadzornim odborom društva DB AG, Upravni odbor tog društva jednom godišnje u pisanom obliku dostavlja Nadzornom odboru kratkoročni i srednjoročni poslovni plan koji obuhvaća sva ključna područja djelatnosti društva.

(20) Osim toga, za neke pojedinačne mjere, čak i ako se odnose na društva kćeri ili povezana društva, potrebno je odobrenje Nadzornog odbora društva DB AG. Prema katalogu poslovnih transakcija za koje je potrebno odobrenje Nadzornog odbora društva DB AG te mjere konkretno uključuju sljedeće ([10]):

(a) pokretanje novih važnih područja djelatnosti ili napuštanje postojećih važnih područja djelatnosti;

(b) temeljne promjene u organizaciji društva i grupe;

(c) promjene u raspodjeli poslova odbora i promjene glavnih predstavnika društva;

(d) osnivanje, preuzimanje ili prestanak društava te stjecanje i prodaju udjela društva, uključujući promjene u pogledu omjera udjela i sudjelovanja u povećanju kapitala iz doprinosa, pri čemu su u svakom slučaju isključene transakcije unutar grupe ako vrijednost pojedinačne mjere premašuje 25 milijuna EUR;

(e) mjere koje se odnose na društva i udjele grupe i koje su presudne ili štetne za društvo ili grupu ili imaju znatne financijske posljedice;

(f) stjecanje, prodaju i opterećenje nekretnina i imovinskih prava te drugo raspolaganje nekretninama i imovinskim pravima ako vrijednost pojedinačne mjere premašuje 25 milijuna EUR;

(g) izdavanje obveznica ili drugih zajmova s rokom duljim od godinu dana, uz iznimku zajmova od društava kćeri ili povezanih društava;

(h) preuzimanje jamstava i davanje obećanja za dug te drugih vrijednosnih papira izvan uobičajenog poslovanja ako vrijednost pojedinačne mjere premašuje 5 milijuna EUR;

(i) odobravanje zajmova izvan uobičajenog poslovanja ako vrijednost pojedinačne mjere premašuje 5 milijuna EUR, uz iznimku zajmova društvima kćerima ili povezanim društvima;

([10]) Popis tih mjera nije se mijenjao u različitim verzijama Poslovnika koje su se primjenjivale od 2008. do datuma ove Odluke.

(j) sporazume o suradnji koji su izvan opsega uobičajenog poslovanja i od ključne su važnosti za društvo;

(k) projekte ulaganja koji nisu već uključeni u kratkoročne i srednjoročne poslovne planove ako njihova pojedinačna vrijednost premašuje 10 milijuna EUR.

(21) Prema Statutu društva DB AG njegov Nadzorni odbor sastoji se od 20 članova. Od toga 10 čine predstavnici dioničara, 10 predstavnici zaposlenika. Kad je riječ o 10 predstavnika dioničara, sedam bira Glavna skupština, dok savezna vlada ima pravo izravno uputiti tri člana u Nadzorni odbor. U skladu s Poslovnikom Nadzornog odbora društva DB AG za odluke Nadzornog odbora potrebna je većina danih glasova, osim ako zakonom ili Statutom tog društva nije propisana drukčija većina. U slučaju jednakog broja glasova predsjednik ima dva glasa u daljnjem glasovanju o istom pitanju.

(22) Poslovnikom Upravnog odbora društva DB Cargo propisuje se da on kolegijalno odlučuje o svim pitanjima od temeljne ili materijalne važnosti za društvo, kao i o pitanjima koja su mu upućena radi donošenja zajedničke odluke na temelju zakona, Statuta društva ili njegova Poslovnika. Odluke se donose jednoglasno ili, ako to nije moguće, kvalificiranom većinom na isti način kako je opisano u uvodnoj izjavi 18. za Upravni odbor društva DB AG. Poslovnik Upravnog odbora društva DB Cargo dopunjen je obveznim katalogom poslovnih transakcija za koje je potrebno odobrenje njegova izravnog matičnog društva. Riječ je o sljedećim mjerama ([11]):

(a) svim pitanjima od temeljne i materijalne važnosti;

(b) pokretanju i napuštanju ključnih područja djelatnosti, temeljnim promjenama u organizaciji društva te sklapanju, izmjeni i raskidu ugovora društva;

(c) osnivanju društava;

(d) stjecanju, prodaji i promjeni udjela (uključujući mjere konverzije i kapitala), osim mjera (i) u koje su uključena samo društva koja su izravno ili neizravno u isključivom vlasništvu društva DB AG ili (ii) čiji je predmet udio koji nije potpuno konsolidiran i čija je vrijednost manja od 10 milijuna EUR;

(e) stjecanju i prodaji poslovanja ili dijelova poslovanja, osim mjera (i) u koje su uključena samo društva koja su izravno ili neizravno u isključivom vlasništvu društva DB AG ili (ii) čija je vrijednost manja od 10 milijuna EUR;

(f) stjecanju, prodaji, opterećenju i drugom raspolaganju nekretninama i drugim imovinskim pravima u vrijednosti od 10 milijuna EUR ili više, isključujući odobravanje hipotekarnih kredita za zemljišta;

(g) izdavanju vrijednosnih papira te uzimanju i odobravanju zajmova, ne uključujući zajmove izvan grupe s rokom kraćim od godinu dana ni odobravanje zajmova društvima DB AG i DB Finance B.V. i uzimanje zajmova od tih društava;

(h) preuzimanju i odobravanju jamstava i vrijednosnih papira izvan uobičajenog poslovanja, preuzimanju i odobravanju jamstava i vrijednosnih papira u okviru uobičajenog poslovanja u vrijednosti od 10 milijuna EUR ili više;

(i) odobravanju projekata ulaganja, rashoda, iznajmljivanja i davanja u zakup uključenih u poslovne planove u vrijednosti od 250 milijuna EUR ili više, odobravanju i pokretanju projekata uključenih u poslovne planove čija ukupna vrijednost ili potrebni vlasnički kapital premašuje iznos iz plana za 10 milijuna EUR ili više i, nadalje, odobravanju i pokretanju projekata koji nisu uključeni u poslovne planove u vrijednosti od 10 milijuna EUR ili više;

(j) promjenama u sastavu upravnih odbora i u drugim izvršnim položajima.

([11]) Kao i u slučaju pojedinačnih mjera opisanih u uvodnoj izjavi 17., starije verzije iz 2009. i 2011. imaju niže novčane pragove. Osim toga, u verziji iz 2011. u točki (f) dodatno se upućuje na DB ML, a ne samo na DB AG i DB Finance B.V.

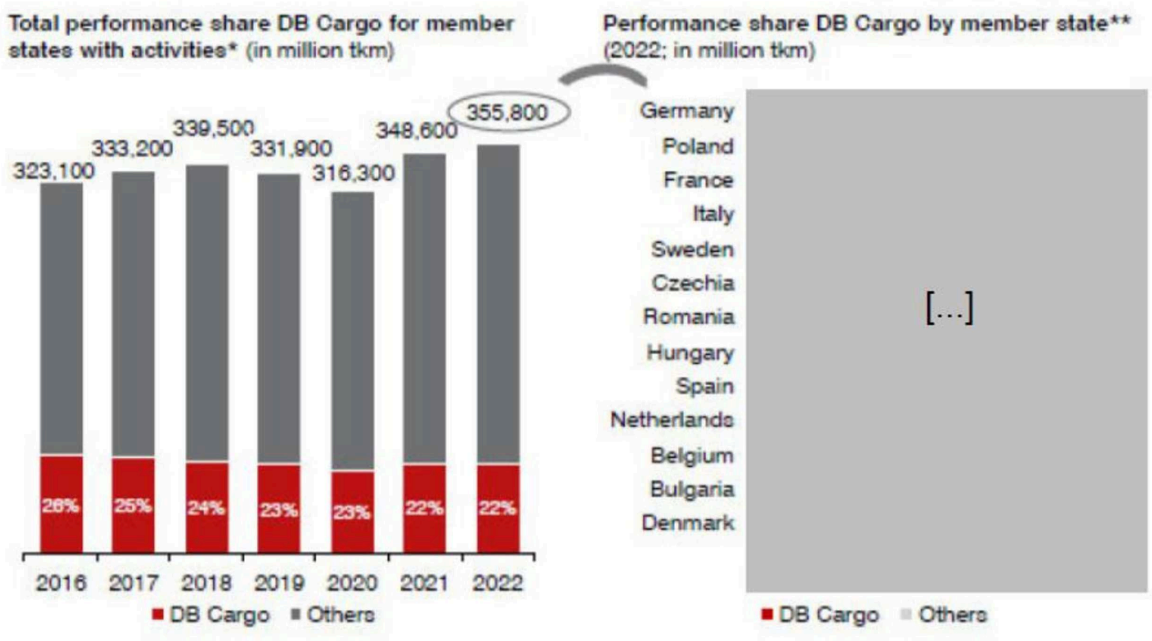
2.2. Djelatnosti društva DB Cargo i položaj na različitim tržištima usluga

(23) Njemačka navodi da je DB Cargo jedan od vodećih europskih željezničkih prijevoznika tereta i da ima ključnu ulogu u prijevozu robe u Uniji. Objašnjava da je misija društva DB Cargo pružanje održivih domaćih i prekograničnih usluga željezničkog prijevoza tereta, pri čemu je u fokusu smanjenje emisija ugljika i nuđenje pouzdanih logističkih rješenja u različitim industrijama.

(24) Njemačka nadalje navodi da DB Cargo upravlja golemom mrežom u Europi kojom se svake godine prevezu milijuni tona tereta, uključujući sirovine, industrijsku robu i potrošačke proizvode, te da svoju razgranatu europsku željezničku mrežu koristi za integriranu prekograničnu logistiku, što je u skladu s ciljevima održivosti EU-a. U tom kontekstu Njemačka objašnjava da DB Cargo posluje u 13 država članica i da je njegov udio u ukupnim rezultatima željezničkog prijevoza tereta (mjereno u tonskim kilometrima ili tkm) ([12]) veći od […] % na nacionalnoj razini u Belgiji, Danskoj, Francuskoj, Njemačkoj, Nizozemskoj i Rumunjskoj (tablica 2). Općenito, u svim državama članicama u kojima posluje DB Cargo imao je 2022. udio od oko […] % u sektoru željezničkog prijevoza tereta. Na slici 2 prikazan je ukupni tržišni udio društva DB Cargo na unutarnjem tržištu za države članice u kojima DB Cargo posluje. Iz slike je vidljivo da je u razdoblju od 2016. do 2022. DB Cargo izgubio tržišne udjele s obzirom na obujam rada, tj. tonske kilometre.

Slika 2

Ukupni tržišni udio društva DB Cargo u državama članicama u kojima posluje



Izvor: studija društva SCI Verkehr od 6. rujna 2023. koju je dostavila Njemačka, str. 9.

(25) Njemačka navodi da zbog sve veće integracije europskog tržišta željezničkog prijevoza tereta društva kćeri društva DB Cargo njegovim klijentima olakšavaju prekogranični prijevoz unutar Europe i prema Aziji jer je 2022. oko […] % djelatnosti željezničkog prijevoza tereta u Njemačkoj ostvareno prekograničnim prijevozom.

([12]) Tonski kilometar ili tkm znači mjerna jedinica za prijevoz robe koja predstavlja željeznički prijevoz jedne tone (1 000 kilograma) robe na udaljenosti od jednog kilometra. Ta je jedinica (tkm) ključna za procjenu željezničkog prijevoza tereta u Uniji jer pruža standardiziranu mjeru težine robe i udaljenosti na kojoj se roba prevozi željeznicom. To pomaže u ocjenjivanju uspješnosti prijevoznika, praćenju promjena u količini tereta i podupiranju ciljeva održivosti promicanjem željeznice kao alternative cestovnom prijevozu s manjim emisijama. U okviru sustava za praćenje željezničkog tržišta (RMMS) podaci o tonskim kilometrima omogućuju usporedbe na cijelom unutarnjem tržištu te usmjeravanje politike i ulaganja kako bi se povećala konkurentnost željeznice i ostvario napredak u postizanju ciljeva smanjenja emisija.

(26) Njemačka nadalje objašnjava da je u Njemačkoj DB Cargo 2022. obavljao 43 % svih djelatnosti željezničkog prijevoza tereta, pri čemu se njegov udio u njemačkom sektoru željezničkog prijevoza tereta stalno smanjuje, dok se udjeli konkurenata povećavaju. Navodi da je 2016. udio društva DB Cargo u sektoru željezničkog prijevoza tereta u Njemačkoj iznosio 54 %, ali se u sljedećih sedam godina smanjio za 11 postotnih bodova (odnosno 20 %).

(27) U Danskoj i Nizozemskoj DB Cargo djeluje kao pozicionirani prijevoznik (nakon integracije s drugim sudionicima) s udjelom na lokalnom tržištu od […] % u Danskoj i […] % u Nizozemskoj.

Tablica 2

Položaj društva DB Cargo na tržištima željezničkog prijevoza tereta u različitim državama članicama

Member State	DB entity	Market Share 2022 (in tkm[e])
BE	DB Cargo Belgium	[…]
BG	DB Cargo Bulgaria	
CZ	DB Cargo Czechia	
DK	DB Cargo Scandinavia	
FR	DB Cargo France	
DE	DB Cargo	
HU	DB Cargo Hungaria	
IT	DB Cargo Italia	
NL	DB Cargo Nederland	
PL	DB Cargo Polska	
RO	DB Cargo Romania	
ES	Transfesa	
SE	DB Cargo Scandinavia	

Izvor: studija društva SCI Verkehr od 6. rujna 2023. koju je dostavila Njemačka, str. 8.

(28) Njemačka objašnjava da na širem tržištu željezničkog prijevoza tereta DB Cargo djeluje u tri glavna podsegmenta: (i) segmentu prijevoza pojedinačnim vagonima, (ii) segmentu prijevoza blok-vlakovima i (iii) segmentu kombiniranog prijevoza.

(29) U segmentu prijevoza pojedinačnim vagonima DB Cargo pruža fleksibilne usluge prijevoza tereta za manje pošiljke. Prikuplja pojedinačne vagone od više klijenata, objedinjuje ih u cjelovite vlakove na ranžirnim kolodvorima i prometuje njima po cijeloj Europi. Ta je usluga ključna za industrije kojima je potreban prijevoz manjih količina robe koje ne mogu napuniti cijeli vlak.

(30) U segmentu prijevoza blok-vlakovima DB Cargo velikim klijentima nudi namjenske vlakove i tako omogućuje izravan prijevoz robe od točke do točke bez međustajališta. Ta je usluga idealna za robu u rasutom stanju kao što su ugljen, čelik i kemikalije te za velike kontejnerske pošiljke. Blok-vlakovi pomažu industrijama da omoguće bržu i isplativiju logistiku s visokom pouzdanošću na velikim udaljenostima.

(31) DB Cargo posluje i u segmentu kombiniranog prijevoza, u kojem se pri prijevozu robe koristi više vrsta prijevoza (npr. željeznički, cestovni, pomorski). U tom se modelu kontejneri, izmjenjivi sanduci i poluprikolice prevoze željeznicom na dugim dionicama putovanja, a zatim kamionima ili brodovima u završnoj dionici. Ta usluga pridonosi prelasku s cestovnog na željeznički prijevoz, čime se smanjuju emisije CO_2 i unapređuju intermodalna logistička rješenja u Europi.

(32) U tom kontekstu Njemačka tvrdi da se europski sektor željezničkog prijevoza tereta općenito može smatrati konkurentnim i da je u nedavnoj studiji iz 2022. koju je naručila ERFA donesen sljedeći zaključak o dinamici tržišnog natjecanja u tom sektoru: „Trenutačno postoji visoka razina suparništva među sudionicima u željezničkom prijevozu tereta. Pozicionirani prijevoznici i međunarodni konkurenti (bivši novi sudionici na tržištu) inozemnim poslovanjem šire svoje međunarodne aktivnosti, prije svega usluge međunarodnog prijevoza na velike udaljenosti. Stoga otpremnici, špediterska i logistička društva te intermodalni prijevoznici mogu birati između nekoliko sposobnih željezničkih prijevoznika tereta unutar jedne zemlje ili na međunarodnim koridorima." Njemačka nadalje tvrdi da je u istoj studiji donesen sljedeći zaključak o konkurentnosti njemačkog sektora željezničkog prijevoza tereta: „Zbog toga je tržište željezničkog prijevoza putnika i tereta u Njemačkoj postalo vrlo konkurentno, a novi sudionici na tržištu konkurencija društvu Deutsche Bahn u svim poslovnim segmentima. Danas konkurenti drže više od 50 % tržišta željezničkog prijevoza tereta u Njemačkoj."

(33) Kad je riječ o njemačkom sektoru željezničkog prijevoza tereta, Njemačka navodi da je, uzimajući u obzir prethodno opisane različite poslovne segmente sektora željezničkog prijevoza tereta, DB Cargo 2022. bio daleko najvažniji pružatelj usluga prijevoza pojedinačnim vagonima u Njemačkoj, s oko […] % ukupne količine tereta prevezene pojedinačnim vagonima. Njemačka tvrdi da se nepostojanje velikih konkurenata u tom poslovnom segmentu može objasniti činjenicom da segment prijevoza pojedinačnim vagonima već nekoliko godina sustavno bilježi gubitke i stoga nije privlačan novim sudionicima bez subvencija.

(34) Njemačka u tom pogledu navodi da će DB Cargo transformirati svoj poslovni segment i tako povećati učinkovitost i kvalitetu proizvoda jer je Njemačka od 2023. u postupku povećanja državne potpore za prijevoz pojedinačnim vagonima.

(35) Kad je riječ o kombiniranom prijevozu, Njemačka nadalje objašnjava da DB Cargo nema integrirani sustav proizvodnje za potrebe prijevoza i da je, iako je 2022. imao udio od oko […] % prometa u Njemačkoj, izložen sve snažnijem i raznovrsnijem tržišnom natjecanju s, među ostalim, prijevoznicima Metrans, HUPAC, TX Logistik i SBB Cargo International.

(36) Njemačka navodi da je u segmentu prijevoza blok-vlakovima DB Cargo 2022. imao udio od […] % do […] % u količini tereta prevezenog željeznicom u Njemačkoj te smatra da je riječ o skromnom tržišnom udjelu kad se uzme u obzir da je DB Cargo pozicionirani željeznički prijevoznik tereta. U tom je segmentu DB Cargo izložen snažnom tržišnom natjecanju s prijevoznicima Captrain Deutschland (dio grupe SNCF) i TX Logistik (paneuropsko, neovisno logističko društvo) te velikim brojem manjih konkurenata.

(37) U tablici 3 nalazi se pregled udjela društva DB Cargo u količini tereta prevezenog željeznicom u državama članicama u kojima posluje (od 2022.).

Tablica 3

Položaj društva DB Cargo po djelatnostima u različitim državama članicama

Member State	*DB Cargo share Total rail freight sector*	*DB cargo share SWL transport*	*DB cargo share Intermodal*	*DB cargo share Block train*
Belgium	[…]			
Bulgaria				
Czechia				
Denmark				
France				
Germany				
Hungary				
Italy				
Netherlands				
Poland				
Romania				
Spain				
Sweden				

Source: SCI Verkehr

Izvor: podnesak Njemačke od 31. listopada 2023., str. 28.

(38) Njemačka navodi da DB Cargo ima samo male udjele u ukupnom obujmu prijevoza u većini relevantnih država članica. U tom pogledu naglašava da je udio društva DB Cargo veći od […] % samo u Danskoj ([13]), Njemačkoj i Nizozemskoj ([14]) te da u većini država članica pruža čak i manje od […] % usluga željezničkog prijevoza tereta.

2.3. **Mjere koje su predmet istražnog postupka**

(39) U odluci o pokretanju postupka utvrđene su sljedeće četiri mjere odobrene u korist društva DB Cargo. Opisane su u ovom odjeljku uzimajući u obzir činjenična pojašnjenja koja su Njemačka i zainteresirane strane dostavile za vrijeme istražnog postupka.

2.3.1. *Nadoknada godišnjih gubitaka društva DB Cargo na temelju ugovora o prijenosu dobiti i gubitka („mjera 1”)*

(40) DB Cargo prenosio je gubitke na svoje matično društvo na temelju ugovora o kontroli i prijenosu dobiti i gubitka koji se primjenjuje od 1. siječnja 2012. („ugovor o prijenosu dobiti i gubitka”).

(41) Ugovor o prijenosu dobiti i gubitka sklopili su 25. listopada 2012. DB Cargo (tad DB Schenker Rail Deutschland AG) i njegovo matično društvo (tad DB ML, koji je bio u stopostotnom vlasništvu društva DB AG) u okviru ugovora koji je nazvan ugovor o kontroli i prijenosu dobiti (*Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag*) ([15]). U skladu s ugovorom o prijenosu dobiti i gubitka matično društvo društva DB Cargo (do 2016. DB ML, a od njegova preuzimanja 2016. DB AG) obvezalo se automatski pokriti gubitke društva DB Cargo na kraju svake financijske godine. S druge strane, ako DB Cargo ostvari dobit na kraju financijske godine, obvezuje se automatski je prenijeti matičnom društvu.

(42) Budući da je osmišljen kao *Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag*, ugovor o prijenosu dobiti i gubitka utječe i na upravljanje društvom kćeri koje je na temelju ugovora pod kontrolom (*beherrscht*) matičnog društva. Prema ugovoru o prijenosu dobiti i gubitka DB Cargo stavio je upravljanje svojim poslovanjem pod kontrolu društva DB ML. Stoga je Upravni odbor društva DB ML imao pravo Upravnom odboru društva DB Cargo davati upute za upravljanje poslovanjem. Međutim, poslovno upravljanje i zastupanje ostali su u nadležnosti Upravnog odbora društva DB Cargo. Nadalje, pravo društva DB ML da Upravnom odboru društva DB Cargo daje upute isključivalo je mogućnost davanja uputa njegovu Upravnom odboru za izmjenu, održavanje ili raskid ugovora o prijenosu dobiti i gubitka.

(43) Ugovorom o prijenosu dobiti i gubitka DB Cargo i DB AG uspostavili su poreznu grupu. Riječ je poreznoj grupi za potrebe poreza na dobit i poreznoj grupi za potrebe PDV-a. Porezna grupa za potrebe poreza na dobit povezana s ugovorom o prijenosu dobiti i gubitka omogućuje različitim društvima grupe da međusobno prebiju dobit i gubitke umjesto da se porez na dobit plaća za svako pojedinačno društvo kći. Porezna grupa za potrebe PDV-a proizlazi iz ugovora o prijenosu dobiti i gubitka kojim se uspostavlja kontrola društva DB ML (a poslije DB AG) nad društvom DB Cargo. Zahvaljujući poreznoj grupi za potrebe PDV-a unutarnji tokovi ne podliježu PDV-u.

([13]) Kad je riječ o udjelu društva DB Cargo na tržištu željezničkog prijevoza tereta u Danskoj, Njemačka navodi da nije primjereno smatrati Dansku zemljopisnim tržištem željezničkog prijevoza tereta nego tranzitnom zemljom te da je u tom kontekstu DB Cargo 2001. preuzeo nacionalnog pozicioniranog prijevoznika i pruža usluge željezničkog prijevoza tereta kako bi povezao Njemačku, kao najveće europsko gospodarstvo, sa Skandinavijom.

([14]) Kad je riječ o udjelu društva DB Cargo na tržištu željezničkog prijevoza tereta u Nizozemskoj, Njemačka navodi da je, slično kao u Danskoj, količina tereta prevezenog željeznicom u Nizozemskoj relativno malena (oko 5 % količine u Njemačkoj) i da je, kao i u slučaju Danske, DB Cargo 2001. stekao nacionalnog pozicioniranog prijevoznika u svrhu prekograničnog tranzita i povezivanja, na primjer povezivanja nizozemskih i belgijskih luka s Genovom preko Njemačke i povezivanja Sjevernog mora sa Sredozemnim morem preko Belgije i Francuske. Njemačka stoga tvrdi da nije primjereno smatrati Nizozemsku zemljopisnim tržištem željezničkog prijevoza tereta koje je neovisno o sektorima željezničkog prijevoza tereta njezinih susjednih zemalja.

([15]) *Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag* vrsta je ugovora uređena člankom 291. te člancima 293. i dalje *Aktiengesetza*. U skladu s člankom 293. stavkom 1. AktG-a ugovori uređeni člancima 291. i dalje stupaju na snagu tek nakon što ih odobri glavna skupština. Za odluku je potrebna većina od najmanje tri četvrtine temeljnog kapitala zastupljenog u trenutku donošenja odluke. Statutom se mogu propisati veća većina kapitala i drugi zahtjevi.

(44) Ugovor o prijenosu dobiti i gubitka DB ML kao matično društvo i DB Cargo potpisali su 25. listopada 2012. ([16]) Glavne skupštine tih društava odobrile su ga 26. listopada 2012. Ugovorom je propisana njegova retroaktivna primjena od 1. siječnja 2012. ([17])

(45) U trenutku kad su DB ML i DB Cargo potpisali ugovor o prijenosu dobiti i gubitka na snazi je bio i ugovor o prijenosu dobiti i gubitka između društava DB AG i DB ML ([18]). Na temelju tog ugovora DB AG obvezao se automatski pokriti gubitke društva DB ML na kraju svake financijske godine sve dok je ugovor na snazi. DB ML obvezao se zauzvrat automatski prenijeti svoju dobit na DB AG na kraju svake financijske godine. Stoga bi zbog ugovora o prijenosu dobiti i gubitka sklopljenog 2012. između društava DB ML i DB Cargo svaki učinak na financijsku situaciju društva DB ML mogao izravno utjecati na proračun društva DB AG. Taj ugovor o prijenosu dobiti i gubitka između društava DB AG i DB ML ostao je na snazi do spajanja tih dvaju društava 2016.

(46) Ugovor o prijenosu dobiti i gubitka koji su sklopili DB ML i DB Cargo prenesen je 26. kolovoza 2016. na DB AG u okviru spajanja društava DB AG i DB ML. Kao novo matično društvo, DB AG preuzeo je prava i obveze društva DB ML u odnosu na DB Cargo. Istodobno je ugovor o prijenosu dobiti i gubitka koji su 2003. sklopili DB AG i DB ML postao bespredmetan.

(47) Njemačka navodi da je lanac ugovora o prijenosu dobiti i gubitka (s različitim razinama ovisnih holding društava) bio na snazi cijelo vrijeme od 31. prosinca 1999. do prijenosa ugovora o prijenosu dobiti i gubitka s društva DB ML na DB AG 2016., pri čemu je DB Cargo bio krajnje društvo kći na koje taj lanac utječe, a DB AG krajnje matično društvo na koje on utječe. Od 1. lipnja 1999. do 31. prosinca 1999. na snazi je bio izravan ugovor o prijenosu dobiti i gubitka između društava DB AG i DB Cargo.

(48) U skladu s uvjetima ugovora o prijenosu dobiti i gubitka njegovo početno razdoblje bilo je pet godina (tj. od 1. siječnja 2012. do 31. prosinca 2016.) i u tom se razdoblju mogao raskinuti samo zbog važnih razloga (*wichtige Gründe*). U ugovoru o prijenosu dobiti i gubitka konkretno se propisuje da DB ML ima pravo raskinuti ga zbog važnih razloga ako prestane imati većinu glasačkih prava u društvu DB Cargo.

(49) Njemačka nadalje objašnjava da njemačka porezna tijela smatraju da se izvanredni raskid ugovora o prijenosu dobiti i gubitka tijekom minimalnog petogodišnjeg razdoblja može opravdati samo vrlo iznimnim okolnostima. Njemačka u tom kontekstu upućuje na smjernice njemačkih poreznih tijela o porezu na dobit (*Körperschaftsteuerrichtlinien* – KStR), u kojima se navodi da ugovor o prijenosu dobiti i gubitka koji još nije na snazi pet uzastopnih godina i koji se raskine obaviješću o raskidu ili uzajamnim sporazumom nastavlja proizvoditi učinke za godine za koje bio na snazi u porezne svrhe ako se raskid temelji na važnim razlozima. Može se smatrati da važni razlozi postoje u slučaju prodaje ili ulaganja udjela matičnog društva i u slučaju spajanja, razdvajanja ili likvidacije matičnog društva ili društva kćeri. Ako je u trenutku sklapanja ugovora već bilo jasno da će ugovor o prijenosu dobiti i gubitka biti raskinut prije isteka prvih pet godina, ne treba pretpostaviti da postoje važni razlozi. Ako ne postoje važni razlozi, ugovor o prijenosu dobiti i gubitka od samog početka treba smatrati nevažećim na temelju poreznog prava ([19]).

(50) Njemačka smatra da bi se na temelju smjernica njemačkih poreznih tijela prijevremeni raskid mogao opravdati samo transakcijama koje su usporedive s prodajom ili bilo kojim drugim mjerama temeljitog restrukturiranja koje dovode do promjene u vlasništvu i/ili kontroli. U početnom minimalnom petogodišnjem razdoblju nije bilo usporedivih događaja koji bi bili pokretači i kojima bi se opravdao raskid ugovora o prijenosu dobiti i gubitka. Jedine promjene u korporativnoj strukturi do kojih je došlo u razdoblju od 1999. do danas odnosile su se samo na mjere unutarnje reorganizacije i očito se nisu smatrale važnim razlozima.

([16]) Ugovor su potpisala dva člana Upravnog odbora (*Vorstand*) društva DB ML i dva člana Upravnog odbora društva DB Schenker Rail Deutschland AG.

([17]) Ugovor o prijenosu dobiti i gubitka objavljen je 18. prosinca 2012. u trgovačkom registru za DB Cargo, što je uvjet za valjanost ugovora.

([18]) Taj ugovor o prijenosu dobiti i gubitka sklopljen je 2003.

([19]) Izvorni tekst u KStR-u, smjernica R14.5. stavak 6.: „Wird der GAV, der noch nicht fünf aufeinanderfolgende Jahre durchgeführt worden ist, durch Kündigung oder im gegenseitigen Einvernehmen beendet, bleibt der Vertrag für die Jahre, für die er durchgeführt worden ist, steuerrechtlich wirksam, wenn die Beendigung auf einem wichtigen Grund beruht. Ein wichtiger Grund kann insbesondere in der Veräußerung oder Einbringung der Organbeteiligung durch den Organträger, der Verschmelzung, Spaltung oder Liquidation des Organträgers oder der Organgesellschaft gesehen werden. Stand bereits im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses fest, dass der GAV vor Ablauf der ersten fünf Jahre beendet werden wird, ist ein wichtiger Grund nicht anzunehmen. Liegt ein wichtiger Grund nicht vor, ist der GAV von Anfang an als steuerrechtlich unwirksam anzusehen."

(51) U ugovoru o prijenosu dobiti i gubitka propisuje se i da se nakon početnog petogodišnjeg razdoblja ugovor automatski produljuje na kraju svake financijske godine za dodatnih godinu dana, osim ako ga jedna od dviju stranaka odluči raskinuti. Predmetna stranka mora uputiti obavijest o raskidu ugovora o prijenosu dobiti i gubitka tri mjeseca unaprijed, tj. da bi raskid stupio na snagu u sljedećoj financijskoj godini društva DB Cargo, stranka mora uputiti obavijest o raskidu ugovora o prijenosu dobiti i gubitka najmanje tri mjeseca prije završetka tekuće financijske godine društva DB Cargo.

(52) U trenutku donošenja odluke o pokretanju postupka ugovor o prijenosu dobiti i gubitka još je bio na snazi i nije bio predviđen njegov raskid. Međutim, za vrijeme provedbe službenog istražnog postupka Njemačka je obavijestila Komisiju o tome da je ugovor o prijenosu dobiti i gubitka između društava DB AG i DB Cargo raskinut s učinkom od kraja 2024.

(53) Otkad je trenutačni ugovor o prijenosu dobiti i gubitka stupio na snagu, nije bilo prijenosa dobiti s društva DB Cargo na DB AG (odnosno na DB ML prije 2016.). Na temelju ugovora o prijenosu dobiti i gubitka sklopljenog 2012. gubitke društva DB Cargo pokrilo je njegovo matično društvo (DB ML, a zatim DB AG). Budući da su svi nastali gubici preneseni, DB Cargo zaštićen je od utjecaja gubitaka na bilancu, a time i od negativnog financijskog učinka akumuliranih gubitaka. U tablici 4 prikazani su kretanje upisanog kapitala i ukupnog vlasničkog kapitala društva DB Cargo te njegovih godišnjih gubitaka do 31. prosinca 2023. u skladu s godišnjim financijskim izvještajima ([20]) tog društva.

Tablica 4

Vlasnički kapital i godišnji gubici društva DB Cargo (EBT) koje je do 31. prosinca 2023. pokrilo matično društvo na temelju ugovora o prijenosu dobiti i gubitka iz 2012.

(u milijunima EUR)

	201-2.	201-3.	201-4.	201-5.	201-6.	2017.	2018.	201-9.	202-0.	202-1.	202-2.	2023.
Upisani kapital	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256
Ukupni vlasnički kapital	540	540	540	540	540	561 ([1])	666 ([2])	666	666	666	666	666
Godišnji gubici	31	69	128	242	229	257	341	488	867	351	858	583

([1]) To godišnje povećanje za 21 milijun EUR odgovara povećanju kapitalne rezerve zbog prijenosa svih udjela u društvu DB Cargo Logistics GmbH, koje je prethodno držao Schenker AG, na DB Cargo AG.

([2]) Upisani kapital povećao se za 6 000 EUR zbog ulaganja (*Einlage*) šest udjela (*Beteiligungen*). Vrijednost ulaganja šest udjela koja premašuje povećanje upisanog kapitala prenesena je u kapitalnu rezervu u iznosu od 105 milijuna EUR.

Izvor: financijski izvještaji društva DB Cargo za razdoblje 2012. – 2023.

(54) Korporativno upravljanje društva DB Cargo temelji se na njegovim srednjoročnim strateškim planovima („srednjoročni planovi”). Ti se srednjoročni planovi dovršavaju svake godine u listopadu i dostavljaju Nadzornom odboru društva DB Cargo na odobrenje otprilike u studenom/prosincu. Srednjoročni planovi društva DB Cargo svake se godine usklađuju s onima društva DB AG i postaju dio srednjoročnog plana na razini grupe. Osim toga, mjere i koncepti obuhvaćeni srednjoročnim planovima uključuju se i u postupak donošenja odluka društva DB AG (osim ako su strategije već zasebno usklađene sa strategijama tog društva).

([20]) Izrađeno u skladu s odredbama njemačkog Trgovačkog zakonika (*Handelsgesetzbuch* – HGB) i *Aktiengesetza*.

(55) Njemačka ističe da izrada godišnjih srednjoročnih planova društva DB Cargo podliježe opsežnom višemjesečnom postupku u kojem sudjeluju odjeli za strategiju i kontrolu društava DB Cargo i DB AG. Planiranje obujma i cijena temelji se na analizama razvoja gospodarskog tržišta i tržišnog natjecanja koje su izradili službeni zavodi za statistiku i etablirani instituti za izradu gospodarskih prognoza (npr. Oxford Economics, Eurostat, nacionalni statistički uredi). Ti se statistički podaci kombiniraju s internim podacima, a podatke službenih zavoda za statistiku i instituta za izradu gospodarskih prognoza prikupljaju strateški odjeli društava DB Cargo i DB AG za potrebe izrade tržišnih prognoza za prijevoz tereta. Pretpostavke kretanja troškova domaćih subjekata centralno su regulirane za sve poslovne jedinice društva DB AG i temelje se na prethodno navedenim neovisnim izvorima podataka. Ključne kategorije troškova uključuju, na primjer, nadnice/plaće te naknade za gorivo/energiju i pristup pruzi. Osim toga, uzimaju se u obzir učinci tekućih strateških programa i programa učinkovitosti. Nadalje, odjel za upravljanje imovinom društva DB Cargo detaljno planira ulaganja i projekte kako bi se na operativnoj razini ostvarili planovi obujma.

(56) Srednjoročni planovi odnose se na petogodišnje razdoblje planiranja, na primjer srednjoročni plan predstavljen Nadzornom odboru društva DB Cargo 9. prosinca 2016. odnosio se na razdoblje planiranja 2017. – 2021. Srednjoročni planovi imaju oko 40 do 159 stranica (srednjoročni plan iz 2015. koji uključuje prilično sveobuhvatan odjeljak o projektu „Zukunft Bahn"). Srednjoročni planovi sadržavaju (među ostalim) rezultate i financijske projekcije na godišnjoj razini za sljedećih pet godina. Kad je riječ o grupi DB Cargo i društvu DB Cargo, ti planovi sadržavaju podatke iz računa dobiti i gubitka i bilance. Kad je riječ o drugim društvima kćerima, uključuju odabrane pokazatelje. Glavni pokazatelji profitabilnosti su marža dobiti prije kamata i poreza (EBIT) i povrat na uloženi kapital (ROCE), za koje su utvrđene i ciljne razine ([21]). U svim srednjoročnim planovima izrađenima u razdoblju obuhvaćenom istražnim postupkom predviđa se barem dobit prije poreza na kraju razdoblja planiranja. U tablici 5 prikazani su operativni prihodi nakon kamata ([22]), marža EBIT-a i ROCE za sve srednjoročne planove ([23]) izrađene u razdoblju 2011. – 2021. Podaci navedeni u tablici 5 odnose se na DB Cargo AG.

Tablica 5

Srednjoročni planovi iz razdoblja 2011. – 2021.

(EBT u milijunima EUR)

		Prva godina plana	Druga godina plana	Treća godina plana	Četvrta godina plana	Peta godina plana
2011.	Operativni prihodi nakon kamata ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Marža EBIT-a ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ciljna marža EBIT-a	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE ([3])	—	—	—	—	—
	Ciljni ROCE	—	—	—	—	—

([21]) ROCE se koristi kao pokazatelj s ciljnom razinom od srednjoročnog plana iz 2015. Čini se da se prije te godine kao pokazatelj ciljne uspješnosti koristila samo marža EBIT-a.

([22]) U ovoj Odluci koriste se kao zamjenska vrijednost za dobit prije poreza (EBT) ako EBT nije izričito uključen u predmetni srednjoročni plan.

([23]) Iako je osnova za izračun dobiti i gubitka koji se prenose na temelju ugovora o prijenosu dobiti i gubitka dobit društva DB Cargo AG (uključujući domaća društva kćeri) nakon oporezivanja (*Ergebnis nach Steuern*) izračunana u skladu s računovodstvenim načelima HGB-a, srednjoročni planovi u skladu su s Međunarodnim standardima financijskog izvještavanja (MSFI). Do srednjoročnog plana iz 2018. prognoze uključuju samo operativne prihode nakon kamata kao konačni rezultat prognoze dobiti i gubitka.

(EBT u milijunima EUR)

		Prva godina plana	Druga godina plana	Treća godina plana	Četvrta godina plana	Peta godina plana
2012.	Operativni prihodi nakon kamata ([4])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Marža EBIT-a	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ciljna marža EBIT-a	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE	—	—	—	—	—
	Ciljni ROCE	—	—	—	—	—
2013.	Operativni prihodi nakon kamata	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Marža EBIT-a	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ciljna marža EBIT-a	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE	—	—	—	—	—
	Ciljni ROCE	—	—	—	—	—
2014.	Operativni prihodi nakon kamata	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Marža EBIT-a	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ciljna marža EBIT-a					
	ROCE	—	—	—	—	—
	Ciljni ROCE	—	—	—	—	—
2015.	Operativni prihodi nakon kamata	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Marža EBIT-a	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ciljna marža EBIT-a	—	—	—	—	[…]
	ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ciljni ROCE	—	—	—	—	13,0 %
2016.	Operativni prihodi nakon kamata	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Marža EBIT-a	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ciljna marža EBIT-a	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ciljni ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(EBT u milijunima EUR)

		Prva godina plana	Druga godina plana	Treća godina plana	Četvrta godina plana	Peta godina plana
2017.	Operativni prihodi nakon kamata	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Marža EBIT-a	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ciljna marža EBIT-a	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ciljni ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2018.	Operativni prihodi nakon kamata	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Marža EBIT-a	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ciljna marža EBIT-a	—	—	—	—	—
	ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ciljni ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2019.	Operativni prihodi nakon kamata	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Marža EBIT-a	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ciljna marža EBIT-a	—	—	—	—	—
	ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ciljni ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2020.	EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Marža EBIT-a	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ciljna marža EBIT-a	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ciljni ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2021.	EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Marža EBIT-a	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ciljna marža EBIT-a	—	—	—	—	—
	ROCE ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ciljni ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

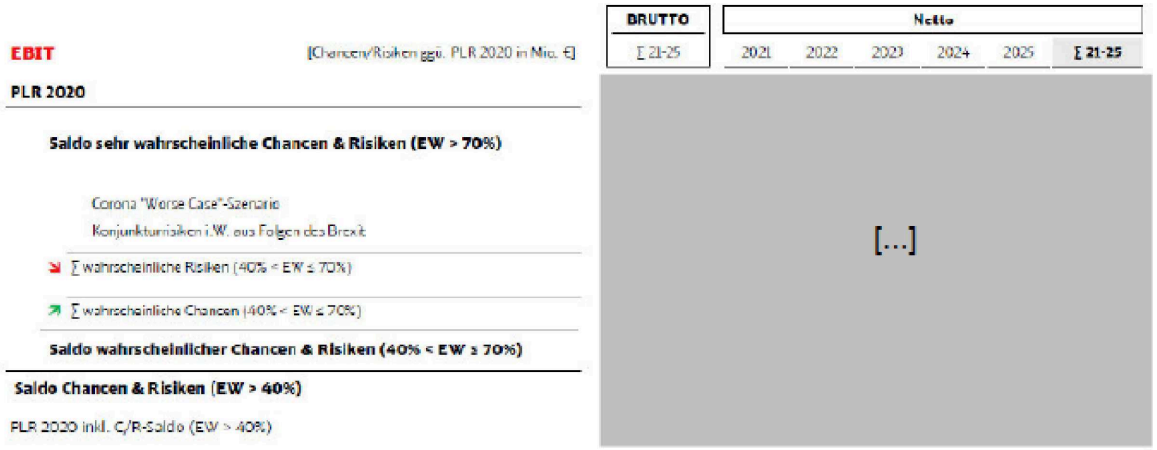
([1]) Plan se odnosi na operativne prihode II (*Betriebsergebnis II*), koji, prema shvaćanju Komisije, odgovaraju operativnim prihodima nakon kamata.
([2]) U % prihoda.
([3]) Iako se ROCE nije koristio kao pokazatelj uspješnosti prije 2015., srednjoročni planovi uključuju uloženi kapital.
([4]) Operativni prihodi nakon kamata (*operatives Ergebnis nach Zinsen*).
([5]) Prognoze ROCE-a dostupne su samo za grupu DB Cargo.
Izvor: srednjoročni planovi društva DB Cargo koje je dostavila Njemačka.

(57) Osim financijskog planiranja, srednjoročni planovi obuhvaćaju opsežne analize trenutačnih i predviđenih tržišnih kretanja, uključujući njihov učinak na rezultate, a od 2016. nadalje opis i ocjenu strategija i mjera poduzetih za poboljšanje rezultata društva DB Cargo, uključujući opis i ocjenu mjera koje će se poduzeti u tom društvu u kontekstu inicijativa restrukturiranja na razini grupe DB kao što su „Zukunft Bahn” ili „Starke Schiene” (jaka željeznica, uz „Starke Cargo” (Snažni Cargo) kao komplementarnu inicijativu usmjerenu na društvo DB Cargo). Uz to, u planove su uključene i usporedbe s prethodnim srednjoročnim planovima s objašnjenjima odstupanja od prethodnih planova.

(58) Nadalje, od srednjoročnog plana iz 2015. planovi uključuju i prognozu rizika i prilika koji mogu utjecati na EBIT i čija je vjerojatnost ostvarenja veća od 40 %, ali koji nisu uključeni u osnovni scenarij planiranja. U planovima iz 2017., 2019. i 2020. utvrđeni su samo dodatni rizici u toj kategoriji. Dodatne prilike nisu utvrđene. Plan iz 2020. za razdoblje 2021. – 2025. jasno pokazuje da ti dodatni rizici mogu biti znatni, kako je prikazano na slici 3 ([24]):

Slika 3

Rizici i prilike iz srednjoročnog plana za razdoblje 2021. – 2025.



Izvor: *srednjoročni plan iz 2020. koji je dostavila Njemačka* ([25]).

([24]) U tom je slučaju glavni rizik, koji nije bio uključen u osnovni scenarij, bio smanjen rast tržišta.

([25]) *Prijevod njemačkog izvornika:*
Prvi redak: Bruto – Neto
Drugi redak: Prilike/rizici u odnosu na razdoblje planiranja 2020. u milijunima EUR
Četvrti redak: Omjer vrlo vjerojatnih prilika i rizika (očekivanje > 70 %)
Peti redak: Najgori scenarij u kontekstu koronavirusa
Šesti redak: Rizici gospodarskog ciklusa u širem smislu kao posljedica Brexita
Sedmi redak: Vjerojatni rizici (40 % < očekivanje ≤ 70 %)
Osmi redak: Vjerojatne prilike (40 % < očekivanje ≤ 70 %)
Deveti redak: Omjer vjerojatnih prilika i rizika (40 % < očekivanje ≤ 70 %)
Deseti redak: Omjer prilika i rizika (očekivanje > 40 %)
Jedanaesti redak: Razdoblje planiranja 2020. uključujući omjer prilika/rizika (očekivanje > 40 %)
U zagradama: (uključene su isključivo vanjske prilike i rizici grupe s očekivanom vrijednošću > 40 %, isključujući slučajeve regulacije)

(59) Osim srednjoročnih planova, povremeno se i za pojedine prilike izrađuju i dokumenti koji se odnose na poslovne strategije, na primjer za izvanredne sastanke Nadzornog odbora društva DB Cargo, kao što su sastanak održan u siječnju 2017. o projektu „Zukunft Bahn" i povezanim strategijama društva DB Cargo ([26]). Za specijalizirane *ad hoc* analize i tržišna izvješća o tržištu prijevoza tereta angažiraju se specijalizirani vanjski pružatelji usluga kao što je SCI Verkehr. Detaljna izvješća o prometu pripremaju unutarnji odjeli.

(60) Njemačka smatra da je u razdoblju od 2012. do 2019. segment prijevoza pojedinačnim vagonima bio glavni uzrok gubitaka društva DB Cargo. Za razliku od prethodnog razdoblja, od 2019./2020. nadalje više nije moguće jasno razlučiti te učinke. Iz tablice 6 vidljivo je da nijedan segment (prijevoz pojedinačnim vagonima (SWL), prijevoz blok-vlakovima (BT), kombinirani prijevoz (CT)) nije mogao ostvariti profitabilnost u tom razdoblju koje je bilo obilježeno pandemijom bolesti COVID-19. Međutim, gubici u segmentu prijevoza pojedinačnim vagonima, koji je u razdoblju od 2020. do 2022. ostvario oko 30 % prometa društva DB Cargo, činili su više od polovine ukupnih gubitaka u istom razdoblju.

Tablica 6

Segmentacija EBIT-a u razdoblju 2012. – 2022.

(u milijunima EUR)

	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.	2022.
SWL	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
BT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
CT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Izvor: podnesak Njemačke od 9. studenog 2023.

(61) DB AG je 2019. od društava Oliver Wyman, SCI Verkehr i CK Rail&Logistics naručio studiju o sektoru prijevoza pojedinačnim vagonima (studija *Strategischer Review des Einzelwagenverkehrs* – Strateški pregled prijevoza pojedinačnim vagonima, „studija prijevoza pojedinačnim vagonima"). Studija prijevoza pojedinačnim vagonima provedena je u listopadu 2019. te je neznatno izmijenjena u siječnju 2020., što nije imalo utjecaja na zaključak studije. Sadržavala je opis i ocjenu cjelokupnog tržišta prijevoza pojedinačnim vagonima u Njemačkoj i Europi, opis i ocjenu segmenta prijevoza pojedinačnim vagonima društva DB Cargo te moguće daljnje korake za taj segment tog društva.

(62) U studiji prijevoza pojedinačnim vagonima utvrđeni su sljedeći alternativni daljnji koraci:

1. daljnji razvoj segmenta uz dodatnu pomoć i državnu potporu: segment prijevoza pojedinačnim vagonima dodatno bi se razvio ciljanom optimizacijom poslovnog modela te programom za rast i inovacije. Povećale bi se učinkovitost prijevoza i pokrivenost područja. Poslovanje segmenta prijevoza pojedinačnom vagonima trebalo bi poduprijeti ciljanom pomoći. Promicala bi se ulaganja u modernizaciju, a time i dugoročno povećanje učinkovitosti;

2. daljnji razvoj bez dodatne državne potpore: segment prijevoza pojedinačnom vagonima razvijao bi se na način koji pridonosi preusmjeravanju teretnog prijevoza s cestovnog na željeznički. Provela bi se slična optimizacija poslovnog modela (kao u slučaju daljnjeg razvoja s opcijom pomoći i državne potpore), kao i program za rast i inovacije. Međutim, s obzirom na to da je zbog nedostatka državne potpore kapacitet ulaganja ograničen, ulaganja u inovacije i rast razmatrala bi se selektivno i odgađala;

([26]) U razdoblju od 2009. do 2015. različiti poslovni segmenti predstavljali su rukovodstvu grupe svoje strategije u kontekstu „postupka strateškog upravljanja" unutar grupe DB. Taj je redoviti postupak obustavljen 2016.

3. usmjeravanje na ključne klijente: u tom bi se scenariju segment prijevoza pojedinačnom vagonima smanjio i usmjerio na temeljnu gospodarsku djelatnost. Cilj tog usmjerenog pristupa bio je uskladiti ponudu za „stalne klijente” ([27]) s velikim i stabilnim prometom. Kolodvori za prijevoz tereta koji ne bi mogli troškovno učinkovito (*eigenwirtschaftlich*) poslovati preispitali bi se u suradnji s klijentima kako bi se postigle cijene kojima bi se pokrili troškovi. Ako se s klijentima ne bi moglo pronaći rješenje kojim bi se pokrili troškovi, obustavilo bi se opsluživanje tih kolodvora za prijevoz tereta. Redovito bi se bez dodatne naknade opsluživali samo kolodvori za prijevoz tereta s jednim ili više vagona po radnom danu;

4. zatvaranje segmenta: taj se scenarij odnosi na uredan izlazak iz djelatnosti prijevoza pojedinačnim vagonima.

63. U studiji prijevoza pojedinačnim vagonima razmotreni su sljedeći doprinosi segmenta prijevoza pojedinačnim vagonima dobiti društva DB Cargo 2023. i 2030. u četiri razmatrana scenarija:

Tablica 7

Doprinos svakog scenarija dobiti društva DB Cargo 2023. i 2030.

(u milijunima EUR)

	Razvoj uz državnu potporu	Razvoj bez državne potpore	Fokus	Izlazak
2023.	[…]	[…]	[…]	[…]
2030.	[…]	[…]	[…]	[…]

Izvor: studija prijevoza pojedinačnim vagonima koju je dostavila Njemačka.

(64) Četiri su scenarija ocijenjena na temelju šest kriterija:

1. koristi za nacionalno gospodarstvo (*volkswirtschaftlicher Nutzen*): procjenjuje se učinak na Njemačku kao industrijsku lokaciju;

2. ekoloških koristi (*ökologischer Nutzen*): procjenjuje se učinak na održivost prijevoza tereta u Njemačkoj;

3. strateškog pozicioniranja društva DB Cargo (*Strategische Positionierung DB Cargo*): procjenjuje se učinak na poslovni model društva DB Cargo;

4. financija društva DB Cargo (*Finanzen DB Cargo*): procjenjuje se učinak na financije društva DB Cargo na temelju ključnih pokazatelja uspješnosti. U prvom je planu utjecaj na dobit koju DB Cargo ostvaruje od segmenta prijevoza pojedinačnim vagonima te pitanje u kojoj se mjeri može smanjiti nedostatak dobiti;

5. osoblja društva DB Cargo (*Personal DB Cargo*): procjenjuje se učinak na stanje zaposlenosti. Uzima se u obzir „posebna odgovornost” društva u državnom vlasništvu za više od 17 000 zaposlenika u Njemačkoj 2018.;

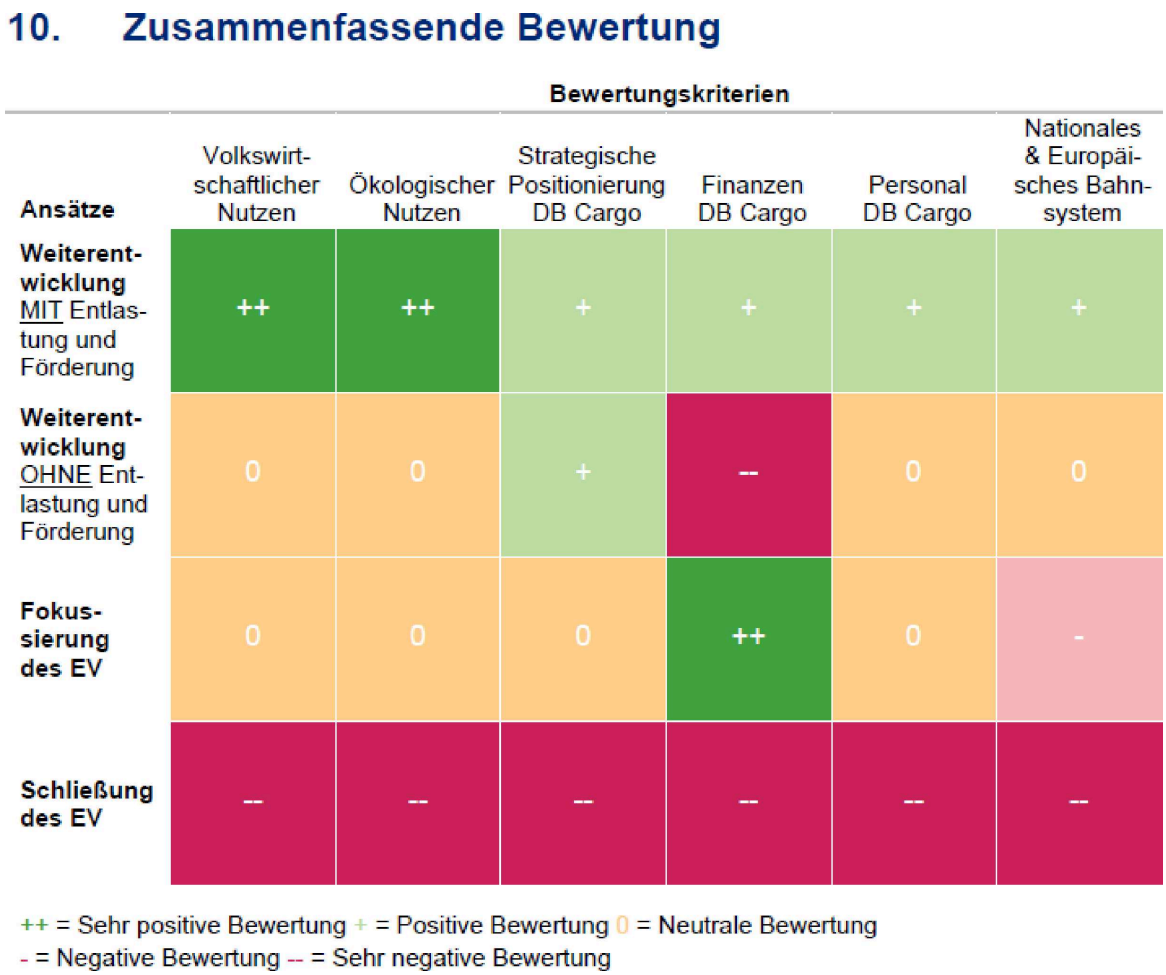
6. domaćeg i europskog željezničkog sustava (*Nationales & Europäisches Bahnsystem*): pokazatelj za procjenu učinka na europski željeznički sustav je udio prekograničnog prijevoza u segmentu prijevoza pojedinačnim vagonima. Nadalje, procjenjuje se koliko se nastala mreža može fleksibilno prilagoditi u Njemačkoj i Europi kako bi se odgovorilo na promjenjivu tržišnu dinamiku.

65. U skladu s tim kriterijima u studiji prijevoza pojedinačnim vagonima scenarij daljnjeg razvoja tog segmenta uz dodatnu pomoć i državnu potporu ocijenjen je kao najpovoljniji scenarij općenito, dok bi usmjeravanje na stalne klijente imalo najveći pozitivan učinak na financije društva DB Cargo. Na slici 4 prikazana je matrica zaključaka kako je opisana u studiji prijevoza pojedinačnim vagonima.

([27]) „Stalni klijenti” trebali su se odrediti na temelju kvantitativnih i kvalitativnih čimbenika:
kvantitativni čimbenici: prihodi od prijevoza tereta, količina vagona, tarifni tonski kilometri;
kvalitativni čimbenici: stabilnost i predvidljivost prometa, ovisnost klijenata o prijevozu pojedinačnim vagonima, spremnost za plaćanje, dugoročni poslovni potencijal klijenta.

Slika 4

Završna ocjena scenarijâ prijevoza pojedinačnim vagonima



Izvor: *studija prijevoza pojedinačnim vagonima koju je dostavila Njemačka* ([28]).

([28]) *Prijevod njemačkog izvornika:*

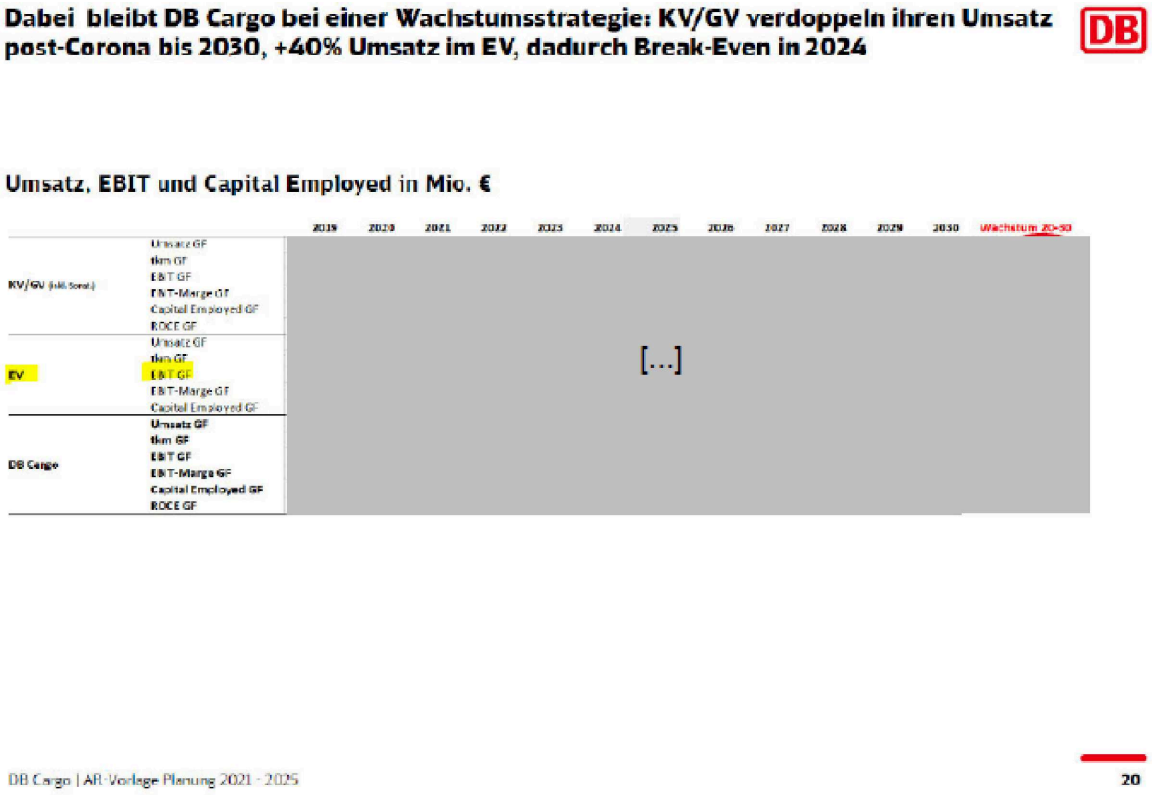
Kriteriji za ocjenjivanje						
Pristup	Koristi za nacionalno gospodarstvo	Ekološke koristi	Strateško pozicioniranje društva DB Cargo	Financije društva DB Cargo	Osoblje društva DB Cargo	Domaći i europski željeznički sustav
Daljnji razvoj segmenta uz dodatnu pomoć i državnu potporu						
Daljnji razvoj bez dodatne državne potpore						
Usmjeravanje na ključne klijente						
Zatvaranje segmenta						

++ = vrlo pozitivna ocjena + = pozitivna ocjena 0 = neutralna ocjena
- – = negativna ocjena – – = vrlo negativna ocjena

(66) DB Cargo osnovao je 2020. novi upravljački tim i uspostavio novu poslovnu strategiju („Starke Cargo” (Snažni Cargo)). Zaključci studije prijevoza pojedinačnim vagonima nisu izravno preneseni u opću poslovnu strategiju društva DB Cargo, ali su bili važna osnova za izradu strategije „Starke Cargo”. Ta nova poslovna strategija u osnovi je bila strategija rasta te je u njoj predviđena strategija za segment prijevoza pojedinačnim vagonima koja je bila usporediva s opcijom „daljnjeg razvoja segmenta uz dodatnu pomoć i državnu potporu” iz studije prijevoza pojedinačnim vagonima. To se temeljilo na dvama razlozima: (i) očekivala se državna potpora jer je postojala politička volja da se dodatno potakne prelazak s cestovnog na željeznički prijevoz i (ii) rizici od negativnih učinaka na mrežu u scenariju smanjenja smatrali su se visokima. Prema srednjoročnom planu iz 2020. segment prijevoza pojedinačnim vagonima dugoročno bi i dalje ostvarivao operativne gubitke (u smislu EBIT-a) (vidjeti sliku 5).

Slika 5

Pokazatelji društva DB Cargo u srednjoročnom planu iz 2020. po poslovnim segmentima



Izvor: *srednjoročni plan iz 2020. koji je dostavila Njemačka* ([29]).

(67) U vrijeme provedbe strategije „Starke Cargo” državna potpora *Trassenkostenentlastung* (smanjenje naknade za pristup pruzi) u iznosu od 350 milijuna EUR godišnje za sektor u cjelini već je bila na snazi za razdoblje od 1. srpnja 2018. do 30. lipnja 2023. (poslije je produljena i na razdoblje nakon 2023.) ([30]). Nadalje, od srednjoročnog plana iz 2020. DB Cargo počeo je dodatno predviđati državnu potporu *Anlagenpreisförderung* (potpora za kompoziciju vlaka) u ukupnom iznosu od 200 milijuna EUR u razdoblju od 2021. do 2025. (Savezno ministarstvo za digitalizaciju i promet stvarno ju je uvelo 2020.) ([31]).

([29]) *Prijevod njemačkog izvornika* (samo istaknuti dio):
EBIT GF segmenta prijevoza pojedinačnim vagonima.

([30]) Odobrena je Odlukom Komisije C(2018) 8744 final od 10. prosinca 2018. u predmetu SA.51956 – Program potpore za promicanje željezničkog prijevoza tereta (SL C 14, 11.1.2019., str. 1.) te je izmijenjena i produljena Odlukom Komisije C(2023) 9130 final od 19. prosinca 2023. u predmetu SA.109540 (2023/N) – Produljenje i izmjena programa potpore za promicanje željezničkog prijevoza tereta djelomičnim financiranjem naknada za pristup pruzi (SL C, C/2024/800, 16.1.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/800/oj).

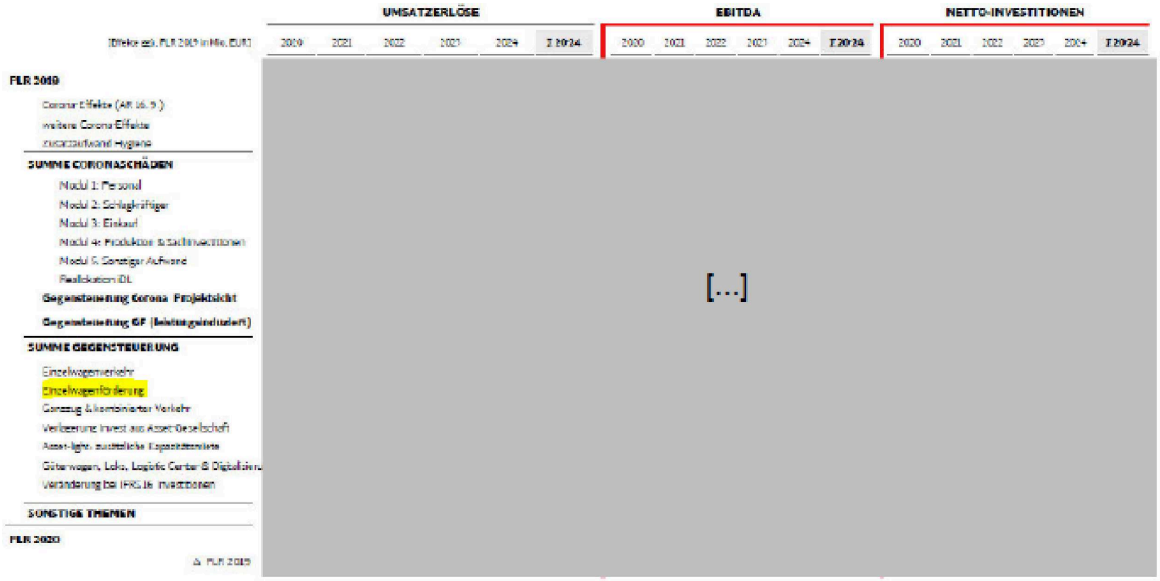
([31]) Odobrena je Odlukom Komisije C(2020) 7533 final od 4. studenog 2020. u predmetu SA.58046 (2020/N) – Potpora za željeznički prijevoz tereta (prijevoz pojedinačnim vagonima) (SL C 421, 4.12.2020., str. 1.).

(68) Jednako kao i srednjoročni plan iz 2020., srednjoročni planovi iz 2021. i 2022. također uključuju državnu potporu za segment prijevoza pojedinačnim vagonima društva DB Cargo, kako je prikazano na slici 6:

(69) Međutim, planovi iz 2021. i 2022. ne uključuju samo potporu za kompoziciju vlaka (*Anlagenpreisförderung* – APS) već i dodatnu potporu za prijevoz pojedinačnim vagonima. U srednjoročnom planu iz 2022. u tom se kontekstu spominje potreba za dodatnih 198 milijuna EUR povrh 102 milijuna EUR predviđenih u saveznom proračunu.

Slika 6

Srednjoročni plan iz 2020. – državna potpora za segment prijevoza pojedinačnim vagonima

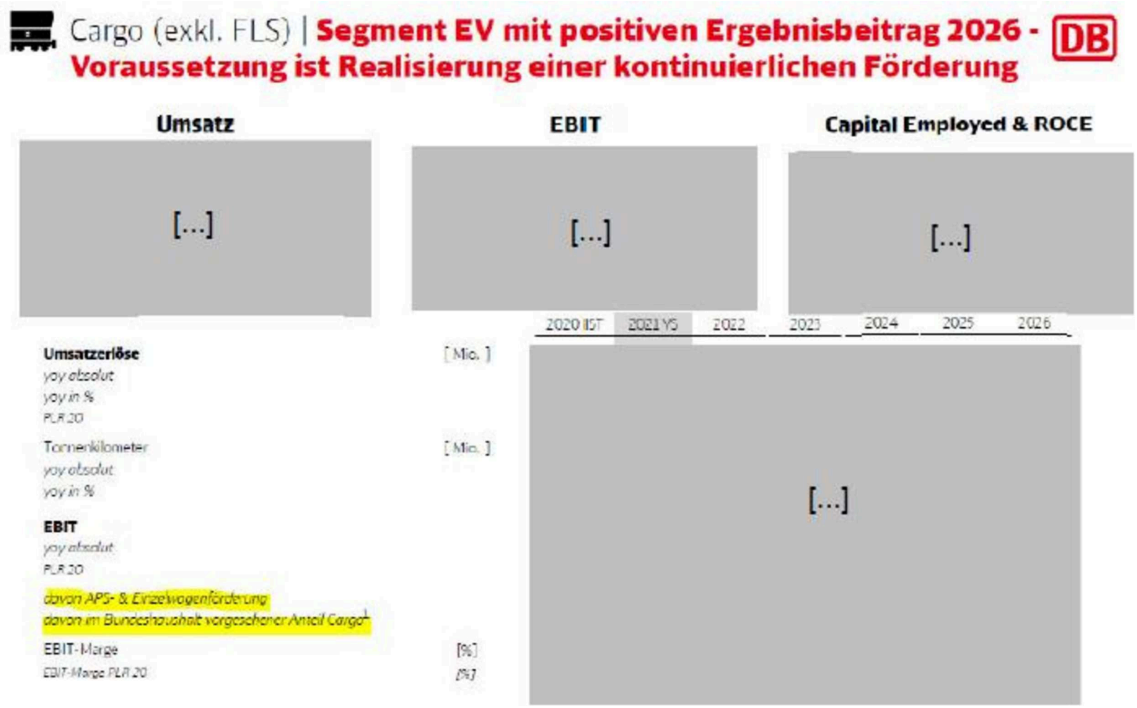


Izvor: *srednjoročni plan društva DB Cargo iz 2020. koji je dostavila Njemačka* ([32]).

([32]) *Prijevod njemačkog izvornika* (samo istaknuti dio):
Subvencije za prijevoz pojedinačnim vagonima.

Slika 7

Srednjoročni plan iz 2021. – državna potpora za segment prijevoza pojedinačnim vagonima

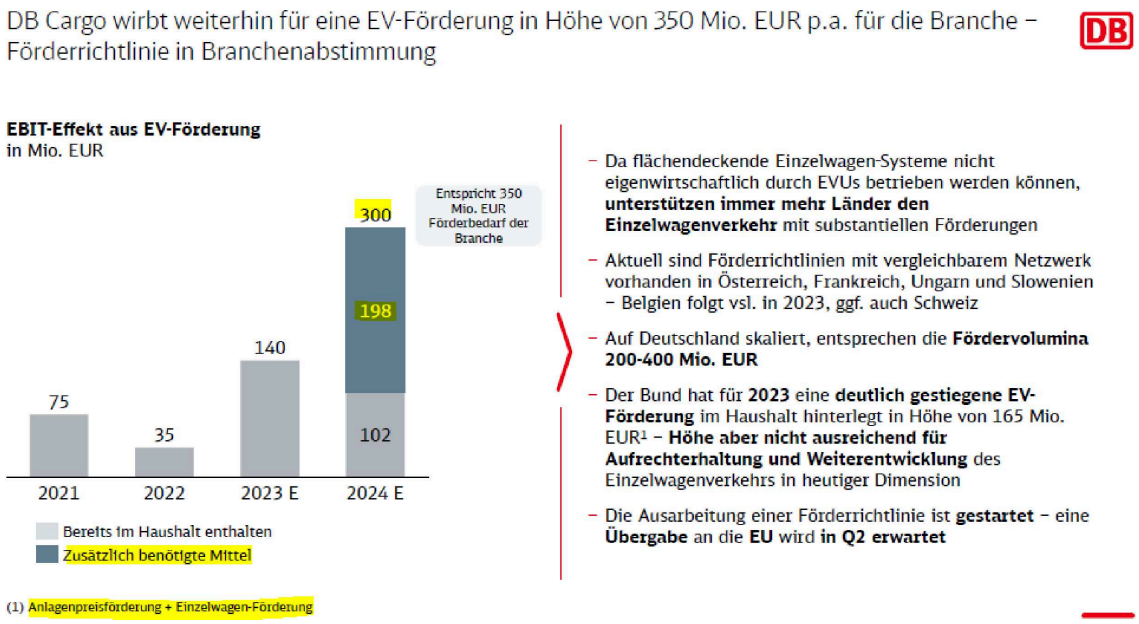


Izvor: *srednjoročni plan društva DB Cargo iz 2021. koji je dostavila Njemačka* ([33]).

([33]) *Prijevod njemačkog izvornika* (samo istaknuti dio):
od čega potpora za kompoziciju vlaka i subvencije za prijevoz pojedinačnim vagonima
od čega dio koji je predviđen za DB Cargo u saveznom proračunu.

Slika 8

Srednjoročni plan iz 2022. – državna potpora za segment prijevoza pojedinačnim vagonima



Izvor: *srednjoročni plan društva DB Cargo iz 2022. koji je dostavila Njemačka* ([34]).

2.3.2. *Određivanje cijena usluga unutar grupe („mjera 2”)*

(70) DB AG pruža različite usluge i potporne funkcije društvima grupe DB, uključujući DB Cargo, na temelju ugovora unutar grupe.

(71) Komisija je utvrdila sljedeće usluge unutar grupe pružene društvu DB Cargo: (i) analitika (analiza velikih podataka, prognoze, prometni modeli), (ii) računovodstvo, (iii) nekretnine, (iv) IT usluge, (v) usluge osoblja i (vi) osposobljavanje (uvodna izjava 26. odluke o pokretanju postupka).

(72) Troškovi usluga unutar grupe naplaćuju se društvu DB Cargo na temelju ugovorâ unutar grupe. Međutim, Komisija je u odluci o pokretanju postupka smatrala da usluge unutar grupe pružene društvu DB Cargo možda nisu ograničene na usluge unutar grupe utvrđene u uvodnoj izjavi 71.: prema informacijama koje je objavio DB AG (vidjeti npr. integrirano izvješće društva DB AG iz 2016. ([35])) troškovi za neke od tih usluga, kao što su usluge marketinga, ljudskih resursa i komunikacije te pravne usluge, nisu preneseni na DB Cargo, nego ih je snosio DB AG (uvodne izjave 27. i 28. odluke o pokretanju postupka).

([34]) *Prijevod njemačkog izvornika* (samo istaknuti dio):
Dodatna potrebna sredstva
(1) Potpora za kompoziciju vlaka i subvencije za prijevoz pojedinačnim vagonima.

([35]) Integrirano izvješće društva DB AG iz 2016., str. 75, https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/Englisch/2016e/Berichte/IB_2016_dbkonzern_en_pdf.pdf (pristup 3. prosinca 2021.): „Troškovi funkcija grupe ne prenose se na poslovne jedinice (nema ‚naknada unutar grupe'). Kako bi se spriječili poremećaji ili proizvoljni zahtjevi za plaćanje, troškove pruženih usluga snosi samo holding društvo i oni se ne prenose. To znači da društva grupe ne plaćaju naknade unutar grupe za te usluge.”

2.3.3. *Povoljni uvjeti financiranja zajmova koje odobrava odjel riznice društva DB AG („mjera 3”)*

(73) Odjel riznice društva DB AG odobrava kratkoročne i dugoročne zajmove društvu DB Cargo. Riječ je o odjelu društva DB AG odgovornom za upravljanje gotovinom i financiranje grupe.

(74) Zajmovi unutar grupe u korist društava kćeri u stopostotnom vlasništvu društva DB AG, kao što je DB Cargo, nisu osigurani s obzirom na to da DB AG, kao jedini dioničar društva DB Cargo, djeluje i kao pružatelj vlasničkog kapitala i kao zajmodavac. Stoga je DB Cargo mogao potpisati zajmove a da pritom nije morao koristiti svoju imovinu kao kolateral.

(75) Njemačka je potvrdila i da postoje kratkoročni zajmovi te da je od 2013. odjel riznice društva DB AG odobrio sljedeće nepodmirene dugoročne zajmove društvu DB Cargo:

Tablica 8

Nepodmireni dugoročni zajmovi (stanje na dan 24. lipnja 2020.)

	Nominalna vrijednost (EUR)	Preostala vrijednost na dan 20. ožujka 2020. (EUR)	Datum potpisivanja	Datum početka	Datum završetka	Kamatna stopa
1.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
5.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
6.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
7.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
8.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Izvor: odluka o pokretanju postupka.

2.3.4. *BEV-ovo djelomično pokrivanje primanja državnih službenika zaposlenih u društvu DB Cargo („mjera 4”)*

(76) Mjera 4 odnosi se na to da država djelomično pokriva primanja željezničkih službenika (tj. javnih službenika koji su prethodno radili za nacionalno željezničko društvo Deutsche Bundesbahn prije nego što je ono pretvoreno u trgovačko društvo i postalo DB AG) koje BEV raspoređuje u DB Cargo kao zaposlenike.

(77) U okviru postupka liberalizacije njemačkog željezničkog sektora ([36]), koji je uključivao transformaciju njemačkih nacionalnih željeznica u društvo osnovano 1994. kao *Aktiengesellschaft* (vidjeti uvodne izjave 11. i 15.), Njemačka je osnovala i vlastitim sredstvima financirala Savezni fond za željeznice (*Bundeseisenbahnvermögen*, „BEV"). Jedan od ciljeva tog fonda bio je preuzeti željezničke službenike koji su prethodno bili zaposleni u društvu Deutsche Bundesbahn i poduprijeti njihovo raspoređivanje u DB AG (i *in fine* u društva kćeri grupe DB kao što je DB Cargo) ako nisu bili raspoređeni drugdje. BEV je službeni poslodavac željezničkih službenika, odgovoran je i za upravljanje mirovinama umirovljenih službenika te upravlja fondom zdravstvenog osiguranja željezničkih službenika. Budući da se u skladu sa zakonom državni službenici ne mogu rasporediti na rad u privatnom poduzeću bez posebne pravne osnove, raspoređivanje željezničkih službenika preko BEV-a omogućeno je uvođenjem članka 143.a stavka 1. u *Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland* (Temeljni zakon Savezne Republike Njemačke), čime je stvorena pravna osnova za sustav raspoređivanja. Utvrđeno je i da BEV raspoređuje željezničke službenike u privatna poduzeća, kao što su konkurenti društva DB AG, te u neke državne agencije. To je raspoređivanje ograničenog opsega i temelji se isključivo na članku 29. *Bundesbeamtengesetza* (Savezni zakon o državnim službenicima, „BBG") ([37]), u skladu s kojim je potrebna suglasnost dotičnog službenika.

(78) Postupak transformacije njemačkih željeznica organiziran je Zakonom o osnivanju društva Deutsche Bahn AG (*Deutsche Bahn Gründungsgesetz*, „DBGrG"), kojim se, među ostalim, utvrđuju odnosi između BEV-a i društva DB AG. Pravilo o raspoređivanju željezničkih službenika iz BEV-a u DB AG utvrđeno je u članku 12. DBGrG-a. U skladu s člankom 12. stavcima 2. i 3. DBGrG-a željeznički službenici raspoređeni u DB AG zadržavaju pravni status državnih službenika. Članak 12. DBGrG-a dopunjen je člancima 21. i 23. DBGrG-a, kojima je uvedena obveza društva DB AG da BEV-u nadoknadi troškove raspoređenih radnika u skladu s načelom *als-ob-Kosten* (načelo troškova „kao da je tako"). U skladu s člankom 21. stavkom 1. DBGrG-a DB AG „BEV-u za službenike koji su mu dodijeljeni u skladu s člankom 12. stavcima 2. i 3. DBGrG-a plaća iznos jednak troškovima koje snosi ili mora platiti za rad usporedivih novih radnika koje bi društvo zaposlilo, uključujući doprinose poslodavca za usluge obveznog socijalnog osiguranja i usluge dodatnog strukovnog mirovinskog osiguranja" ([38]).

(79) Ugovorom koji su BEV i DB AG sklopili na temelju članka 21. stavka 8. DBGrG-a uređuju se pojedinosti sustava nadoknade troškova. Troškovi koje je potrebno nadoknaditi izračunavaju se zasebno za svakog pojedinog službenika, zbrajaju se i nadoknađuju BEV-u na mjesečnoj osnovi. DB AG plaća BEV-u i razmjerne troškove administriranja osoblja. U skladu s člankom 13. DBGrG-a BEV je ovlašten provjeriti ispravnost klasifikacije raspoređenih željezničkih službenika u određeni platni razred, na temelju kojeg se u velikoj mjeri određuju troškovi osoblja koje treba nadoknaditi. Osim toga, neovisni revizor sastavlja i ovjerava godišnje izvješće za nadoknadu troškova osoblja.

(80) Službenici se raspoređuju u DB AG kao grupu, a ne u jedno od njegovih društava kćeri. Stoga DB AG nadoknađuje BEV-u troškove osoblja za službenike raspoređene u DB AG. DB Cargo ne plaća troškove osoblja izravno BEV-u.

([36]) Počevši od 1991. Unija je razvila zakonodavstvo za otvaranje željeznica tržišnom natjecanju kako bi im pomogla da ponovno preuzmu modalni udio od cestovnog i zračnog prijevoza. Nakon uzastopnih prijedloga Komisije zakonodavac Unije donio je četiri skupa propisa, poznata kao četiri željeznička paketa (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages_en). Drugi željeznički paket, koji se sastoji od različitih akata donesenih 2004., smatra se ključnim za liberalizaciju usluga željezničkog prijevoza tereta jer je zahvaljujući njemu tržište željezničkog prijevoza tereta potpuno otvoreno tržišnom natjecanju. Kad je riječ o sektoru željezničkog prijevoza tereta, datumom potpune liberalizacije smatra se 1. siječnja 2007. jer je od tog datuma, na temelju Direktive 2004/51/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o izmjeni Direktive Vijeća 91/440/EEZ o razvoju željeznica Zajednice (SL L 164, 30.4.2004., str. 164., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2004/51/oj), ovlaštenim željezničkim prijevoznicima tereta pod pravednim uvjetima odobren pristup infrastrukturi u svim državama članicama za potrebe pružanja svih vrsta usluga željezničkog prijevoza tereta.

([37]) U skladu s tom odredbom državni službenici mogu, uz njihov pristanak, privremeno obavljati posao koji odgovara njihovim dužnostima u javnom tijelu ili drugim tijelima ako je to u javnom interesu.

([38]) Odredbe članka 21. DBGrG-a ostale su nepromijenjene od 1994. u odnosu na pravilo *als-ob-Kosten*. Ograničenim izmjenama članka 21. DBGrG-a u svibnju 2021. uvedena je obveza društva DB AG da nastavi s nadoknadom troškova osoblja čak i ako je dodijeljeni željeznički radnik proglašen viškom nakon provedbe mjera racionalizacije.

(81) Ako željezničke službenike raspoređuje u privatna poduzeća koja nisu DB AG, BEV s predmetnim željezničkim prijevoznikom sklapa ugovor o nadoknadi troškova ustupanja osoblja. Odredbe tih ugovora odgovaraju odredbama članka 21. DBGrG-a, kojim se uspostavlja načelo *als-ob-Kosten*.

(82) Mjera 4 odnosi se samo na željezničke službenike iz vremena transformacije društva Deutsche Bundesbahn 1994.; od 1993. nije zaposlen nijedan novi željeznički službenik. Prema tome, mjera 4 odnosi se na sve manju skupinu službenika, koja se s obzirom na svoju dobnu strukturu brzo smanjuje (više od 60 % dotičnih radnika otići će u mirovinu prije 2032.). U 2023. mjera se odnosila samo na oko 8 % ukupne radne snage društva DB Cargo.

2.4. **Razlozi za pokretanje postupka**

(83) Prema preliminarnoj ocjeni koju je Komisija iznijela u odluci o pokretanju postupka četiri mjere obuhvaćene istražnim postupkom činile su državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

(84) Uzimajući u obzir trajanje ugovora o prijenosu dobiti i gubitka te činjenicu da taj ugovor nema nikakvu gornju granicu za pokrivanje gubitaka, kao i stalne gubitke zabilježene od njegova sklapanja, Komisija nije bila sigurna može li to što DB ML i DB AG kontinuirano pokrivaju stalne gubitke društva DB Cargo, a da pritom nisu ocijenili treba li ugovor o prijenosu dobiti i gubitka raskinuti i tako uštedjeti preostali dio kapitala, podrazumijevati neopravdanu i selektivnu prednost za DB Cargo u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. S obzirom na te sumnje zatražila je dodatno pojašnjenje pravnog okvira i korporativne strukture, kao i ugovornih aranžmana unutar grupe DB AG na temelju kojih matično društvo tijekom godina apsorbira gubitke društva DB Cargo. Nadalje, Komisija je napomenula da se ugovor o prijenosu dobiti i gubitka može pripisati njemačkoj državi u prvom redu na temelju potpunog vlasništva njemačke države nad društvom DB Cargo i njegovim matičnim društvom DB AG, što podrazumijeva mogućnost imenovanja članova nadzornih odbora tih subjekata, kao i na temelju zakonskog zahtjeva da dioničar službeno odobri ugovor o prijenosu dobiti i gubitka. Komisija je potvrdila da su DB AG i DB Cargo osnovani kao *Aktiengesellschaften* u skladu s privatnim pravom, što znači da glavne skupštine tih društava u načelu ne mogu davati upute njihovim upravnim odborima. Potvrdila je i da predstavnici vlade nisu činili većinu članova Nadzornog odbora društva DB AG. Međutim, u kontekstu ovog predmeta, uzimajući u obzir stratešku važnost djelatnosti željezničkog prijevoza tereta za prometnu politiku savezne vlade, Komisija nije mogla isključiti da je država svojom prisutnošću u Nadzornom odboru društva DB AG mogla neizravno utjecati na odluke Upravnog odbora.

(85) Kad je riječ o *određivanju cijena usluga unutar grupe*, Komisija je posebno istaknula da su se, prema informacijama koje je objavio DB AG, usluge unutar grupe društvu DB Cargo pružale besplatno ili po cijenama nižima od tržišnih te da Njemačka nije dostavila nikakvu analizu ili podatke kojima bi potkrijepila svoju tvrdnju da su se te usluge pružale po tržišnim uvjetima. Komisija je primijetila da se ne može isključiti da je DB Cargo na temelju usluga unutar grupe koje su mu pružene na osnovi ugovora s društvom DB AG ostvario prednost u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, s obzirom na to nema dostatnih elemenata kojima bi se dokazalo da su te usluge pružene u skladu s uobičajenim tržišnim uvjetima. Pozvala je Njemačku da dostavi dodatne informacije i dokaze o uslugama unutar grupe koje se pružaju društvu DB Cargo, konkretno o uvjetima ugovora na temelju kojih se tom društvu pružaju usluge i njihovim troškovnim osnovicama te druge informacije povezanih s tržišnim cijenama. Nadalje, Komisija nije mogla isključiti mogućnost da se mjera 2 može pripisati njemačkoj državi. U tom je kontekstu uzela u obzir potpuno vlasništvo njemačke države nad društvom DB Cargo i njegovim matičnim društvom DB AG, što podrazumijeva mogućnost samostalnog donošenja svih odluka na Glavnoj skupštini društva DB AG i činjenicu da bi odluka tog društva o pružanju usluga unutar grupe društvima kćerima mogla imati znatan utjecaj na njegov proračun, a time i na interese dioničara.

(86) Kad je riječ o *uvjetima financiranja zajmova koje odobrava odjel riznice društva DB AG*, Komisija je posebno napomenula da Njemačka nije dostavila dokaze kojima bi potkrijepila svoju tvrdnju da su ti uvjeti u skladu s tržišnim uvjetima i načelom nepristrane transakcije. Komisija je nadalje napomenula da Njemačka u svojoj tvrdnji nije uzela u obzir činjenicu da je DB Cargo imao bolje kreditne rejtinge zahvaljujući postojanju ugovora o prijenosu dobiti i gubitka, dok se u skladu s relevantnim sektorskim zakonodavstvom Unije zajmovi između pravnih subjekata vertikalno integriranog poduzeća mogu odobriti samo uzimajući u obzir pojedinačni profil rizičnosti predmetnog subjekta. Osim toga, Komisija je uzela u obzir činjenicu da DB Cargo nije dao nikakav kolateral ni za jedan nepodmireni dugoročni zajam.

(87) Na temelju tih elemenata Komisija je utvrdila da se ne može isključiti da je DB Cargo potencijalno ostvario prednost u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a u obliku uvjeta financiranja odjela riznice društva DB AG koji nisu bili u skladu s tržišnim uvjetima. Pozvala je Njemačku i zainteresirane strane da dostave dodatne informacije i dokaze kako bi se utvrdilo jesu li zajmovi koje je odjel riznice društva DB AG odobrio društvu DB Cargo u skladu s tržišnim uvjetima. Nadalje, Komisija nije mogla isključiti mogućnost pripisivanja mjere 3 njemačkoj državi. U tom je kontekstu uzela u obzir potpuno vlasništvo njemačke države nad društvom DB Cargo i njegovim matičnim društvom DB AG. Preliminarno je smatrala da bi organizacija usluga riznice i uvjeti određivanja cijena mogli znatno utjecati na proračun društva DB AG. Stoga se nije moglo isključiti da je odluka o načinu i uvjetima financiranja društava kćeri bila od temeljne važnosti za najvišu razinu rukovodstva grupe DB, kao i za njemačku državu kao njezina dioničara.

(88) Kad je riječ o tome da BEV djelomično pokriva primanja državnih službenika, Komisija je napomenula da Njemačka nije dostavila dokaze o tome da troškovi zapošljavanja državnih službenika koje snosi DB Cargo zapravo odgovaraju tržišnim cijenama za slično kvalificirano osoblje. Komisija stoga nije mogla isključiti mogućnost da činjenica da BEV pokriva određene troškove osoblja zaposlenog u društvu DB Cargo predstavlja prednost za to društvo. Pozvala je Njemačku i zainteresirane strane da dostave dodatne informacije i dokaze o postojanju selektivne prednosti koja proizlazi iz mjere 4. Nadalje, kad je riječ o pripisivosti mjere 4 državi, Komisija je primijetila da se odluka o subjektu koji snosi troškove primanja državnih službenika raspoređenih u DB AG temeljila na zakonskoj odredbi DBGrG-a koju je odobrio Savezni parlament i zaključila da se mjera stoga može pripisati državi.

(89) Prema preliminarnoj ocjeni Komisije četiri mjere koje su predmet istražnog postupka uključivale su sredstva Njemačke zbog njezina potpunog vlasništva nad društvom DB Cargo preko društva DB AG i zbog javnog financiranja BEV-a. Komisija je također preliminarno smatrala da se svim predmetnim mjerama mogao poboljšati konkurentski položaj društva DB Cargo te se stoga moglo narušiti tržišno natjecanje i utjecati na trgovinu među državama članicama.

(90) Kad je riječ o spojivosti s unutarnjim tržištem, Komisija nije utvrdila osnovu za spojivost predmetnih mjera i napomenula je da Njemačka nije iznijela argumente kojima bi potkrijepila zaključak o njihovoj spojivosti. Stoga je pozvala Njemačku i zainteresirane strane da dostave svoja mišljenja i dokaze o mogućoj spojivosti predmetnih mjera.

3. **PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANA**

3.1. **ERFA**

(91) U podnesku od 19. rujna 2022. ERFA objašnjava da u europskom sektoru željezničkog prijevoza tereta vlada velika konkurencija i da su posljednjih godina privatni konkurenti stalno povećavali svoj tržišni udio u Europi, koji je 2020. dosegnuo 48 %. Prema mišljenju ERFA-e, u budućnosti će ga vjerojatno dodatno povećati. ERFA navodi da podupire Komisiju u ostvarivanju njezina cilja da državne potpore ne narušavaju tržišno natjecanje na tržištu željezničkog prijevoza tereta. U tom pogledu ERFA tvrdi da bi se gubici koje automatski preuzimaju holding društva trebali smatrati državnom potporom. Naglašava važnost jasne upravljačke strukture željezničkih prijevoznika u državnom vlasništvu i tvrdi da dugotrajni gubici društva DB Cargo zabilježeni proteklih godina, koje je DB AG sustavno pokrivao, ostavljaju dojam da upravljačka struktura u ovom slučaju nije jasna. ERFA smatra da se svakom nesigurnošću u tom pogledu uklanja potreba da željeznički prijevoznici u državnom vlasništvu posluju pod uobičajenim tržišnim uvjetima, što narušava tržišno natjecanje. Osim toga, ERFA poziva na transparentnost troškova usluga u slučajevima kad željeznički prijevoznik u državnom vlasništvu prima usluge unutar grupe od holding društva ili sestrinskog društva ili kad dobiva bilo kakva financijska sredstva od holding društva. ERFA u biti tvrdi da sva pružena financijska sredstva moraju biti u skladu s uobičajenim tržišnim uvjetima za pristup financiranju kako bi se izbjeglo unakrsno subvencioniranje, koje bi diskriminiralo konkurente.

(92) ERFA tvrdi i da se zakonite potpore, kao što su potpore za prijevoz pojedinačnim vagonima ili intermodalni prijevoz, ne smiju koristiti kao sredstvo financiranja društava u državnom vlasništvu koja su u teškoćama. Navodi i da državne potpore za poticanje promjene vrste prijevoza moraju odražavati stvarne operativne troškove usluge i biti ograničenog opsega kako ne bi bile u izravnom natjecanju s drugim segmentima tržišta, kao što je prijevoz blok-vlakovima. ERFA tvrdi da se takve državne potpore ne smiju koristiti ni za sniženje cijene kako bi se preuzeo tržišni udio novih sudionika. Navodi da bi društva u državnom vlasništvu koja primaju javnu potporu za određene djelatnosti, kao što je prijevoz pojedinačnim vagonima, trebala zajamčiti odvajanje računa i organizacije od drugih djelatnosti, posebno ako se u poslovanju natječu s privatnim i neovisnim subjektima. ERFA tvrdi da se prekomjernim državnim potporama za djelatnosti u kojima dominiraju željeznički prijevoznici u državnom vlasništvu, kao što je prijevoz pojedinačnim vagonima, narušava tržišno natjecanje.

3.2. **Podnositelj pritužbe**

(93) U podnesku od 19. rujna 2022. podnositelj pritužbe pozdravlja preliminarnu ocjenu Komisije prema kojoj bi predmetne četiri mjere mogle činiti državnu potporu i prema kojoj postoji sumnja u njihovu spojivost. Podnositelj pritužbe žali zbog toga što Njemačka nije stvarno obustavila provedbu tih mjera u skladu s ustaljenom sudskom praksom.

(94) Podnositelj pritužbe tvrdi da sve predmetne mjere koje su navedene u uvodnoj izjavi 14. odluke o pokretanju postupka čine državnu potporu.

(95) Prvo, podnositelj pritužbe tvrdi da sve predmetne mjere uključuju državna sredstva. Konkretno, u pritužbi se u pogledu mjera 1, 2 i 3 navodi da je Njemačka jedini vlasnik društva DB AG i da kontrolira glasove povezane s dionicama te da se stoga DB AG mora smatrati javnim poduzećem u smislu Direktive Komisije 2006/111/EZ ([39]). Njemačka kao jedini dioničar može upravljati korištenjem sredstava društva DB AG, što je dovoljno da bi ih se smatralo državnim sredstvima. Osim toga, podnositelj pritužbe ističe da činjenica da bi se te mjere financirale poslovnom dobiti ostvarenom unutar grupe DB, kako tvrdi Njemačka, nije dokazana i u svakom slučaju nije relevantna. Kad je riječ o mjeri 4, podnositelj pritužbe tvrdi da tu mjeru financira BEV, koji je državni subjekt i čija su sredstva državna sredstva.

(96) Drugo, podnositelj pritužbe tvrdi da se predmetne mjere mogu pripisati njemačkoj državi. Napominje da je DB AG javno poduzeće i da se mjera može pripisati državi ako se može smatrati da su javna tijela na bilo koji način sudjelovala u donošenju mjere. Podnositelj pritužbe podsjeća na to da se zaključak o pripisivosti određene mjere državi može izvesti iz skupa pokazatelja koji proizlaze iz okolnosti slučaja i konteksta u kojem je mjera poduzeta, što uključuje pokazatelje koji pokazuju da nije vjerojatno da javna tijela nisu sudjelovala u donošenju mjere. Podnositelj pritužbe nadalje tvrdi:

(a) kad je riječ o mjeri 1, da je njemačka država izričito potaknula DB AG da donese ugovor o prijenosu dobiti i gubitka u obliku u kojem ga je odobrila u svojstvu jedinog dioničara društva DB AG. Postoje izravni dokazi o sudjelovanju države u donošenju te odluke. Ugovor o prijenosu dobiti i gubitka ne bi bio valjan bez odobrenja dioničara društva DB AG. Činjenica da bi, kako tvrdi Njemačka, njegovo odobrenje bilo samo formalno nije relevantna s obzirom na sudsku praksu ([40]). Neovisno o tome kako se izvršavaju ovlasti države kao dioničara, njemačka vlada mogla je spriječiti donošenje ugovora o prijenosu dobiti i gubitka da joj nije odgovarao. Osim toga, prijenos dobiti i gubitka odvija se na godišnjoj osnovi, a odobrava ga Nadzorni odbor društva DB AG, većina čijih članova predstavlja udio države;

([39]) Direktiva Komisije 2006/111/EZ od 16. studenog 2006. o transparentnosti financijskih odnosa između država članica i javnih poduzeća, kao i o financijskoj transparentnosti unutar određenih poduzeća (SL L 318, 17.11.2006., str. 17., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

([40]) Po analogiji, presuda Suda od 2. veljače 1988., Kwekerij Gebroeders van der Kooy/Komisija, predmeti 67/85, 68/85, 70/85, ECLI:EU:C:1988:38, t. 34. i 36.

(b) da, iako mjere 2 i 3 nije izravno donijela država, za razliku od ugovora o prijenosu dobiti i gubitka, postoji niz pokazatelja koji proizlaze iz okolnosti slučaja i konteksta u kojem su te mjere poduzete i koji ukazuju na sudjelovanje države ili na malu vjerojatnost da država nije sudjelovala. Riječ je o sljedećim pokazateljima, koji su relevantni i za ocjenu pripisivosti mjere 1:

1. suprotno njezinim tvrdnjama, Njemačka kontrolira DB Cargo i druga društva koja pripadaju grupi DB. Ta kontrola proizlazi iz potpunog vlasništva nad društvom DB Cargo i pojačana je ugovorom o prijenosu dobiti i gubitka koji su potpisali DB Cargo i DB AG, pri čemu je upravljanje društvom DB Cargo podređeno društvu DB AG. To potvrđuje i zakonska obveza njemačke države da izvršava odgovarajući stupanj utjecaja na društva u kojima ima udjele, uključujući neizravno, ako udio ima posebnu političku ili financijsku važnost za Njemačku ([41]);

2. suprotno njezinim tvrdnjama, Njemačka kontrolira aktivnosti društva DB AG jer država imenuje polovinu članova njegova Nadzornog odbora, koji pak imenuje Upravni odbor te tako nastaje lanac utjecaja koji odražava stopostotni udio države i pokazuje njezin prevladavajući utjecaj. Članovi Nadzornog odbora izuzeti su od opće obveze čuvanja povjerljivosti koja se primjenjuje na dionička društva u izvješćima koja podnose državi ([42]) i moraju u svojim dužnostima uzeti u obzir posebne interese Njemačke ([43]);

3. tvrdnje Njemačke prema kojima su mjere 2 i 3 odluke o poslovnom upravljanju koje ne uključuju dioničara društva DB AG (ni izravno u okviru Glavne skupštine ni u okviru Nadzornog odbora) nisu vjerodostojne s obzirom na njihov potencijalni financijski učinak na proračun tog društva. U skladu s odredbama PCGK-a ([44]) za transakcije od temeljne važnosti i druge odluke upravnog odbora koje imaju velik utjecaj na poslovanje i imovinu, financijsku situaciju ili stanje prihoda društva potrebno je odobrenje nadzornog odbora;

4. interes njemačke države da primi dividende od grupe DB upućuje na to da je država morala sudjelovati u mjerama 2 i 3;

5. suprotno tvrdnjama Njemačke, DB AG nije samo privatnopravno društvo s najvišim stupnjem slobode i neovisnosti u odnosu na svoje dioničare. Naprotiv, u skladu s relevantnim odredbama BHO-a i PCGK-a država je dužna aktivno izvršavati svoj utjecaj na DB AG kako bi zaštitila javni interes. Osim toga, PCGK-om je društvima u kojima njemačka država ima udjele određeno nekoliko posebnih obveza koje nadilaze ono što bi se moglo očekivati od privatnog društva (uključujući odgovorno i etički prihvatljivo djelovanje, ekonomično i održivo korištenje resursa društva, poštovanje propisa Unije o državnim potporama). Naposljetku, DB AG prima stalnu i bezuvjetnu državnu potporu i stoga ne obavlja svoje aktivnosti u uobičajenim uvjetima tržišnog natjecanja s privatnim subjektima, što je dodatni pokazatelj utjecaja države;

(c) da mjera 4 proizlazi iz zakonskih odredbi DBGrG-a i stoga se može pripisati državi.

([41]) Članak 65. stavak 1. točka 3. *Bundeshaushaltsordnunga* (Savezni zakon o proračunu, „BHO”) i članci 15. i 19. *Grundsätze guter Unternehmens- und aktiver Beteiligungsführung im Bereich des Bundes* (Zakonik o javnom korporativnom upravljanju, „PCGK”), str. 34 i 35.
([42]) Članak 394. *Aktiengesetza*.
([43]) Članak 65. stavak 1. točka 3. BHO-a te članci 15. i 19. PCGK-a.
([44]) Članak 16. PCGK-a.

97. Treće, podnositelj pritužbe tvrdi da se predmetnim mjerama društvu DB Cargo dodjeljuje gospodarska prednost. Posebno navodi sljedeće:

(a) kad je riječ o mjeri 1, Njemačka nije dostavila relevantne informacije ili dokaze kojima bi pokazala da nije djelovala u svojstvu javnog tijela nego dioničara društva DB AG te se stoga ne primjenjuje test subjekta u tržišnom gospodarstvu. Ako Komisija utvrdi da je test primjenjiv, podnositelj pritužbe tvrdi da ne postoji dovoljno elemenata koji pokazuju da bi u situaciji što je moguće bližoj onoj društva DB AG privatni subjekt stvarno sklopio ugovor o prijenosu dobiti i gubitka s društvom kćeri kao što je DB Cargo i pod primjenjivim uvjetima. Podnositelj pritužbe u tom pogledu upućuje na stalne gubitke koje je DB Cargo ostvario za vrijeme trajanja ugovora o prijenosu dobiti i gubitka koji je bio na snazi u razdoblju od 1999. do 2012. i na činjenicu da je bez obzira na te gubitke novi ugovor o prijenosu dobiti i gubitka, koji je bio bezuvjetan ugovor bez ograničenja područja primjene i iznosa, sklopljen 2012. i zatim automatski produljen 2016. i 2018. Podnositelj pritužbe nadalje napominje da nije bilo izgleda za ostvarivanje dobiti s obzirom na tržišne podatke dostupne 2012. i na godišnje pokrivanje gubitaka. Naposljetku upućuje na činjenicu da je ugovor o prijenosu dobiti i gubitka donesen i ostao je na snazi iako je Njemačka imala potrebno diskrecijsko pravo da uopće ne sklopi takav ugovor i da ga raskine u bilo kojem trenutku. Osim toga, podnositelj pritužbe napominje da je Njemačka, tvrdeći u kontekstu mjere 3 da DB AG i DB Cargo imaju isti kreditni rejting zahvaljujući postojanju ugovora o prijenosu dobiti i gubitka, priznala da ugovor o prijenosu dobiti i gubitka ima pozitivan učinak na rejting društva DB Cargo i tako potvrdila da se tim ugovorom tom društvu dodjeljuje prednost;

(b) kad je riječ o mjeri 2, tvrdnja Njemačke prema kojoj se usluge unutar grupe pružaju u skladu s tržišnim uvjetima nije potkrijepljena nijednom gospodarskom analizom te je zapravo u suprotnosti sa službeno objavljenim informacijama;

(c) kad je riječ o mjeri 3, tvrdnja Njemačke prema kojoj se zajmovi koje je odjel riznice društva DB AG odobrio društvu DB Cargo temelje na uobičajenim tržišnim uvjetima nije potkrijepljena nikakvim dokazima. Toj tvrdnji zapravo proturječe javno dostupna integrirana izvješća društva DB AG iz kojih proizlazi da cilj predmetnih zajmova nije bio da DB AG ostvari dobit. Osim toga, zahvaljujući postojanju ugovora o prijenosu dobiti i gubitka agencije za kreditni rejting svrstale su DB Cargo u istu kategoriju kreditne kvalitete i stoga DB Cargo ima preuveličan kreditni rejting;

(d) kad je riječ o mjeri 4, dodatni troškovi društva DB Cargo koji proizlaze iz zapošljavanja državnih službenika u usporedbi s troškovima zaposlenika u privatnom sektoru ne predstavljaju neuobičajeni trošak za DB Cargo koji bi država mogla nadoknaditi a da se to ne smatra državnom potporom. Ti dodatni troškovi nisu naknada za troškove prethodnog odstupanja od općeg sustava (dvostruko odstupanje) niti je mjera naknada za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa u skladu s kriterijima iz presude Altmark. Stoga se intervencijama BEV-a dodjeljuje prednost društvu DB Cargo.

4. PRIMJEDBE NJEMAČKE

4.1. Opća uvodna očitovanja

98. Njemačka tvrdi da Komisija nije ispunila svoju obvezu u pogledu dokazivanja postojanja potpore i da nije jasno utvrdila sumnje u spojivost četiriju predmetnih mjera s unutarnjim tržištem.

(99) Njemačka nadalje navodi da je dinamika tržišnog natjecanja na njemačkom tržištu željezničkog prijevoza tereta dovoljna da se opovrgne tvrdnja podnositelja pritužbe prema kojoj je tržište obilježeno narušavanjem tržišnog natjecanja koje proizlazi iz navodne intervencije države u korist društva DB Cargo. Posebno ističe činjenicu da su konkurenti tog društva stalno povećavali svoj tržišni udio u Njemačkoj, koji je s 29 % u 2012. porastao na 57 % u 2022. S druge strane, u drugim državama članicama tržišni udio konkurenata znatno je manji: 54 % u Italiji, 51 % u Švedskoj, 50 % u Poljskoj, 32 % u Austriji, 31 % u Švicarskoj i 30 % u Belgiji ([45]).

([45]) Podaci koje je dostavila Njemačka preuzeti su iz 9. godišnjeg izvješća o praćenju tržišta IRG-Raila i 9. godišnjeg radnog dokumenta o praćenju tržišta IRG-Raila iz travnja 2021.

(100) Njemačka navodi da nastoji povećati tržišni udio željezničkog sektora u ukupnom prijevozu robe, posebno radi dekarbonizacije prometa. U tom je kontekstu uvedeno nekoliko horizontalnih mjera potpore za željezničke prijevoznike tereta. Njemačka smatra da se pokretanjem službenog postupka stvara nesigurnosti za cijeli sektor željezničkog prijevoza tereta, čime se ugrožavaju ciljevi dekarbonizacije i zelene tranzicije.

4.1.1. *Očitovanja o predmetnim mjerama*

(101) Njemačka tvrdi da nijedna mjera navedena u odluci o pokretanju postupka ne čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

(102) Kad je riječ o mjerama od 1 do 3, Njemačka navodi da ocjena iz odluke o pokretanju postupka nije u skladu s konceptom jedinstvene gospodarske jedinice.

(103) Njemačka tvrdi da sva društva koja pripadaju određenoj grupi treba smatrati jednim poduzetnikom za potrebe primjene pravila EU-a o tržišnom natjecanju ([46]). Ako matično društvo (u ovom slučaju DB AG) ima kontrolu nad društvima kćerima koja su u njegovu potpunom vlasništvu (u ovom slučaju DB Cargo) ([47]), cijela se grupa mora smatrati gospodarskom jedinicom, a time i jednim poduzetnikom u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a ([48]). Njemačka u tom pogledu upućuje i na izuzeće ugovora kojima se ograničava tržišno natjecanje između matičnih društava i društava kćeri od primjene članaka 101. i 102. UFEU-a ([49]). Nadalje upućuje na definiciju povezanih poduzeća iz članka 3. stavka 3. prvog podstavka Priloga I. Uredbi Komisije (EU) br. 651/2014 ([50]) te članka 2. stavka 2. i uvodne izjave 4. Uredbe Komisije (EU) br. 1407/2013 ([51]).

(104) Nadalje, Njemačka tvrdi da nijedan presedan ne podupire Komisijin pristup ispitivanja isključivo transakcija unutar grupe u kontekstu propisa o državnim potporama i da je nezakonito unakrsno subvencioniranje unutar integriranih željezničkih prijevoznika zapravo isključeno sektorskim regulatornim zahtjevima Unije (konkretno direktivama 2012/34/EU ([52]) i (EU) 2016/2370 ([53])) i njihovim prenošenjem u nacionalno pravo.

(105) Nadalje, Njemačka tvrdi da je Komisijin argument u suprotnosti s načelom neutralnosti iz članka 345. UFEU-a. Razlog tomu je to što privatni poduzetnici mogu slobodno oblikovati svoje poslovne odnose unutar grupe i ne moraju poštovati ograničenja utvrđena u odluci o pokretanju postupka. Poduzeća u javnom vlasništvu stavilo bi se u izrazito nepovoljan položaj ako bi Komisija u budućnosti ocjenjivala sve ugovore i transakcije unutar grupe s obzirom na propise o državnim potporama (samo) u slučaju javnih poduzeća i, kao što je to bilo u ovom predmetu, ako bi ih se izložilo općoj sumnji i nametnula im se obveza opravdavanja.

([46]) Na primjer, presuda Općeg suda od 14. listopada 2004., T-137/02, Pollmeier Malchow GmbH & Co. KG/Komisija, ECLI:EU:T:2004:304, t 50.

([47]) Presuda Suda od 10. rujna 2009., Akzo Nobel i dr./Komisija, C-97/08 P, ECLI:EU:C:2009:536.

([48]) Presuda Suda od 14. studenog 1984., Intermills/Komisija, predmet 323/82, ECLI:EU:C:1984:345, t. 9. i dalje.

([49]) Presuda Suda od 24. listopada 1996., Viho/Komisija, C-73/95 P, ECLI:EU:C:1996:405, t. 16.; presuda Suda od 16. listopada 2000., Stora Kopparbergs Bergslags/Komisija, C-286/98 P, ECLI:EU:C:2000:630, t. 26. i dalje; presuda Suda od 25. listopada 1983., AEG/Komisija, C-107/82, ECLI:EU:C:1983:293, t. 47. i dalje.

([50]) Uredba Komisije (EU) br. 651/2014 od 17. lipnja 2014. o ocjenjivanju određenih kategorija potpora spojivima s unutarnjim tržištem u primjeni članaka 107. i 108. Ugovora (SL L 187, 26.6.2014., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

([51]) Uredba Komisije (EU) br. 1407/2013 od 18. prosinca 2013. o primjeni članaka 107. i 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije na *de minimis* potpore (SL L 352, 24.12.2013., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1407/oj). U uvodnoj izjavi 4. navodi se: „[z]a potrebe pravila o tržišnom natjecanju utvrđenih u Ugovoru, poduzetnik je svaki subjekt, bilo da je riječ o fizičkoj ili pravnoj osobi, koji obavlja gospodarsku djelatnost, bez obzira na njegov pravni status i način financiranja. Sud je odlučio da se svi subjekti koje (na pravnoj ili *de facto* osnovi) kontrolira isti subjekt trebaju smatrati jednim poduzetnikom."

([52]) Direktiva 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenog 2012. o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora (SL L 343, 14.12.2012., str. 32., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj).

([53]) Direktiva (EU) 2016/2370 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2016. o izmjeni Direktive 2012/34/EU u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika i upravljanja željezničkom infrastrukturom (SL L 352, 23.12.2016., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2370/oj).

4.1.1.1. Nadoknada godišnjih gubitaka društva DB Cargo na temelju ugovora o prijenosu dobiti i gubitka (mjera 1)

(106) Njemačka tvrdi da mjera 1 ne uključuje državna sredstva jer su gubici društva DB Cargo pokriveni poslovnom dobiti ostvarenom unutar grupe DB. Da bi se privatna sredstva, kao što je poslovna dobit grupe DB, mogla smatrati državnim sredstvima, potrebno je dokazati da su pod stalnim državnim nadzorom i stoga na raspolaganju nadležnim državnim tijelima ([54]). Njemačka je u tom pogledu uputila i na presudu Suda ([55]) o Odluci Komisije (EU) 2016/1208 ([56]).

(107) Osim toga, Njemačka tvrdi da se odluka o pokrivanju gubitaka društva DB Cargo ne može pripisati državi iako je ona sudjelovala u sklapanju ugovora o prijenosu dobiti i gubitka putem odgovarajućih glasova na Glavnoj skupštini koja je odobrila sklapanje ugovora o prijenosu dobiti i gubitka. Njemačka smatra da kriteriji za utvrđivanje pripisivosti nisu ispunjeni u ovom predmetu. U tom kontekstu dodatno objašnjava svoje argumente opisane u uvodnoj izjavi 65. odluke o pokretanju postupka:

(a) DB AG osnovan je u skladu s privatnim pravom u obliku dioničkog društva (*Aktiengesellschaft*), vrste poslovne organizacije koja upravi (i nadzornom odboru) omogućuje slobodu i neovisnost od uputa dioničara (glavna skupština nema mogućnost davati upute članovima upravnog odbora ili članovima nadzornog odbora). Stoga država ne nadzire upravljačke odluke društva DB AG koje donosi njegov Upravni odbor. U Upravnom odboru nema predstavnika vlade. Osim toga, među 20 članova Nadzornog odbora samo je nekoliko predstavnika vlade (tri člana trenutačno i u trenutku potpisivanja ugovora o prijenosu dobiti i gubitka). Nadalje, predstavnika vlade nije bilo ni u Upravnom odboru društva DB Cargo, dok su u Nadzornom odboru tog društva bila samo dva (jedan iz Saveznog ministarstva za digitalizaciju i promet i jedan iz Saveznog ministarstva gospodarstva i klimatske politike). Jedini dioničar društva DB Cargo na Glavnoj skupštini bio je DB AG;

(b) sklapanje takvih ugovora uređeno je *Aktiengesetzom* i uobičajena je praksa u grupama društava osnovanima u skladu s privatnim pravom. DB AG slijedio je standardnu praksu za trgovačka društva;

(c) iako priznaje da je predstavnik savezne vlade na Glavnoj skupštini društva DB AG dao suglasnost za sklapanje ugovora o prijenosu dobiti i gubitka s društvom DB Cargo, Njemačka tvrdi da to ne opravdava pripisivanje odluke državi. Odobravanjem sklapanja ugovora o prijenosu dobiti i gubitka na Glavnoj skupštini predstavnik savezne vlade djelovao je isključivo kao dioničar u skladu s AktG-om, na isti način kao da je riječ o privatnom društvu (članak 293. AktG-a). Osim toga, suglasnost države za donošenje mjere ne može sama po sebi dovesti do pripisivosti. U suprotnom bi svaki pravni posao koji je odobrila država bio „državna” mjera. Pripisivost se može utvrditi samo ako su javna tijela proaktivno sudjelovala u donošenju mjere ili je uvela;

(d) Njemačka smatra da je Komisija u predmetu Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário (EMEF) ([57]) potvrdila stajalište da se ne mogu sve mjere koje javno poduzeće poduzme u korist društva kćeri pripisati državi. Taj se predmet odnosio, među ostalim, na dokapitalizaciju, jamstva, zajmove unutar grupe i ugovore o nabavi i uslugama između portugalske državne željeznice Comboios de Portugal (CP) i EMEF-a, društva kćeri u njezinu potpunom vlasništvu;

([54]) Presude Suda od 10. prosinca 2020., C-160/19 P, Commune di Milano/Komisija, ECLI:EU:C:2020:1012, t. 30. i od 28. ožujka 2019., Njemačka/Komisija, C-405/16, ECLI:EU:C:2019:268, t. 58.

([55]) Presuda Suda od 2. ožujka 2021., Komisija/Italija i dr., C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154.

([56]) Odluka Komisije (EU) 2016/1208 od 23. prosinca 2015. o državnoj potpori SA.39451 (2015/C) (ex 2015/NN) koju je Italija dodijelila banci Tercas (priopćeno pod brojem dokumenta C(2015) 9526) (SL L 203, 28.7.2016., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1208/oj).

([57]) Odluka Komisije (EU) 2021/2182 od 6. ožujka 2020., SA.41727 (2016/C) (ex 2016/NN) (ex 2015/CP) o mjerama u korist društva Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, S.A. (EMEF) (SL L 444, 10.12.2021., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/2182/oj).

(e) nadalje, da bi se mjera mogla pripisati državi na temelju odluke glavne skupštine, država bi morala imati mogućnost spriječiti mjeru nedavanjem odobrenja ([58]), što u ovom slučaju nije imala. Čak i da nije sklopljen ugovor o prijenosu dobiti i gubitka, DB AG mogao je prenijeti dobit i gubitke. Dobit bi se mogla prenijeti na DB AG na temelju jednostavne odluke dioničara društva DB Cargo. DB AG mogao bi u bilo kojem trenutku nadoknaditi gubitke društva DB Cargo dodatnim dokapitalizacijama, na primjer doprinosom kapitalnim rezervama. Te mjere društva DB AG bile bi isključivo unutargrupne i ne bi uključivale državu. To se *a fortiori* odnosi na pojedinačne nadoknade gubitaka na temelju ugovora o prijenosu dobiti i gubitka, zato što su se odvijale bez sudjelovanja države. One su automatski provedene u skladu s pravnim zahtjevima iz članka 302. AktG-a i neovisno o pojedinačnim odlukama;

(f) pravna obveza utvrđena u članku 65. stavku 2. u vezi s člankom 65. stavkom 3. Saveznog zakona o proračunu (*Bundeshaushaltsordnung* – BHO) (vidjeti uvodnu izjavu […]), na temelju koje je država morala pristati na sklapanje ugovora o prijenosu dobiti i gubitka, također nije pokazatelj pripisivosti jer se odredbe BHO-a odnose na „promjenu utjecaja savezne vlade" (*Änderung des Einflusses des Bundes*) i stoga isključivo na dio ugovora koji se odnosi na kontrolu, a ne na dio koji se odnosi na automatski prijenos dobiti i gubitaka. U tom kontekstu Njemačka nadalje objašnjava da su ugovori o kontroli i ugovori o prijenosu dobiti i gubitka dvije različite vrste ugovora iako su često objedinjeni u jedan ugovor, kao u slučaju društva DB Cargo. U svakom slučaju, taj zahtjev nije pravno obvezujući zahtjev neovisnog odobrenja države za društvo u državnom vlasništvu, u ovom slučaju DB AG;

(g) način na koji država nadzire DB AG ne može se izjednačiti s razinom nadzora koju bi javna tijela provodila nad tim društvom i koja bi bila relevantan pokazatelj pripisivosti. Nijedno javno tijelo nema upravni nadzor nad upravljanjem društvom DB AG i njegovim društvima kćerima, točnije:

(a) aktivnosti Saveznog ureda za željeznice (*Eisenbahn-Bundesamt* – EBA) odnose se na konkretne zadaće odobravanja planova i vozila te zadaće povezane sa sigurnošću. Osim toga, aktivnosti EBA-e obuhvaćaju i privatne željezničke prijevoznike;

(b) Savezna agencija za mreže (*Bundesnetzagentur* – BNetzA) kao nadležno regulatorno tijelo u okviru svojih aktivnosti prati usklađenost saveznih i nesaveznih društava za željezničku infrastrukturu s regulatornim zahtjevima za željeznice;

(c) aktivnosti Saveznog revizorskog suda (*Bundesrechnungshof*) odnose se na saveznu vladu i njezino proračunsko i gospodarsko upravljanje (uključujući njezine mjere u slučaju da savezna vlada ima udjele u društvima osnovanima na temelju privatnog prava);

(d) Savezno ministarstvo za digitalizaciju i promet ne provodi upravni nadzor nad „poslovnim upravljanjem" društva DB AG i njegovih društava kćeri. Ministarstvo upravlja i odgovorno je za rad specijaliziranog odjela nadležnog za prometnu politiku u saveznoj vladi. Savezna vlada djeluje u svojstvu dioničara tako što preko Saveznog ministarstva za digitalizaciju i promet upravlja udjelima. To uključuje izvršavanje prava i obveza koje ima kao (privatni) dioničar;

(e) Bundestag kao zakonodavno tijelo ne provodi upravni nadzor nad društvom DB AG. Praćenje koje provodi odnosi se na aktivnosti savezne vlade i na rad njezinih odbora.

(108) Nadalje, zaključak o pripisivosti ne može se opravdati „strateškom važnošću" djelatnosti željezničkog prijevoza tereta za „prometnu politiku" jer sklapanje ugovora o prijenosu dobiti i gubitka nije služilo za ostvarenje ciljeva politike ili provedbu zakona. Taj zaključak ne može se opravdati ni gospodarskom važnošću ugovora o prijenosu dobiti i gubitka.

(109) Naposljetku, ako se društvu DB AG kao društvu u državnom vlasništvu ne dopusti korištenje instrumenta koji u velikoj mjeri koriste i privatna društva, time bi se diskriminiralo društva u javnom vlasništvu u odnosu na ona u privatnom vlasništvu, što je u suprotnosti s načelom neutralnosti utvrđenim u članku 345. UFEU-a.

([58]) Presuda Suda od 2. veljače 1988., Van der Kooy i dr./Komisija, C-67/85, C-68/85 i C-70/85, ECLI:EU:C:1988:38, t. 36.

(110) Nadalje, Njemačka tvrdi da ugovor o prijenosu dobiti i gubitka ne dovodi do gospodarske prednosti.

(111) Ugovori o prijenosu dobiti i gubitka uobičajen su strukturni element u grupama. Sklapanje i provedba ugovora o prijenosu dobiti i gubitka uobičajeno su ponašanje na tržištu. Ugovori o prijenosu dobiti i gubitka uobičajeno su sredstvo kojim se grupe društava, posebno privatnih društava, služe pri osnivaju *Vertragskonzern* ([59]) u Njemačkoj. Njemačka tvrdi da društva zastupljena u njemačkom dioničkom indeksu (*Deutscher Aktienindex* – DAX) redovito koriste ugovore o prijenosu dobiti i gubitka. Službeni statistički podaci o porezu na dobit također pokazuju da su ugovori o prijenosu dobiti i gubitka u širokoj upotrebi i uobičajeni u Njemačkoj. Prema službenim statističkim podacima od grupa ([60]) je naplaćeno gotovo 50 % ukupnih prihoda od poreza na dobit u poreznom razdoblju 2017. Nadalje, Njemačka upućuje na porezne učinke ugovora o prijenosu dobiti i gubitka (vidjeti uvodnu izjavu 43.).

(112) Nadalje, Njemačka ponavlja da bi se gospodarski učinci ugovora o prijenosu dobiti i gubitka, tj. prijenos dobiti i gubitaka, mogli ostvariti i bez tog ugovora.

(113) Osim toga, Njemačka upućuje na godišnje financijsko planiranje (srednjoročni planovi dio su tog planiranja) unutar grupe DB. DB AG utvrđuje očekivane rezultate za društva grupe u okviru ciklusa planiranja. Posebna očekivanja tog društva u pogledu profitabilnosti društava grupe, što uključuje DB Cargo, mogu se, na primjer, opisati na sljedeći način:

(a) DB AG postavlja ciljnu vrijednost povrata za sva nova ulaganja društava grupe povrh tržišnih kapitalnih troškova;

(b) visina naknade za članove upravnih odbora društava grupe ovisi o rezultatima predmetnog društva. Ti rezultati uključuju kratkoročne i dugoročne rezultate;

(c) ako društva grupe ne ispune ciljeve profitabilnosti koje očekuje DB AG, DB AG može iskoristiti i mogućnost zamjene osoba na najvišim rukovodećim položajima;

(d) provedbu te strategije omogućuje upravo kontrolni element ugovora o prijenosu dobiti i gubitka.

(114) Njemačka tvrdi i da navodno neraskidanje ugovora o prijenosu dobiti i gubitka ne čini potporu jer neraskidanje nije radnja te stoga ne postoji „stvarno provedena mjera” ([61]). Zbog toga se ocjena toga čini li ugovor o prijenosu dobiti i gubitka potporu mora temeljiti na sklapanju tog ugovora.

(115) S obzirom na očekivano znatno poboljšanje stanja prihoda Njemačka tvrdi da bi i privatni dioničar koji djeluje u vlastitom dugoročnom interesu u međuvremenu prihvatio gubitke društva DB Cargo. Upućuje na prethodni predmet u kojem Komisija nije smatrala da je predmetno društvo ostvarivalo gospodarsku prednost u slučaju u kojem je matično društvo više godina nadoknađivalo njegove gubitke na temelju ugovora o prijenosu dobiti i gubitka ([62]).

(116) Osim toga, mora se uzeti u obzir to da je grupa DB u prošlosti uložila kapital u DB Cargo ili je od njega primila dobit. Privatni dioničar koji je već uložio u društvo svoju će procjenu rizika provesti drukčije nego ulagač koji nema postojeće udjele. Stoga se pri primjeni testa subjekta u tržišnom gospodarstvu mora uzeti u obzir činjenica da je matično društvo prethodno gospodarski sudjelovalo u društvu DB Cargo.

([59]) U *Vertragskonzernu*, odnosno grupi koja se temelji na ugovorima, ugovorom o kontroli utvrđuje se pravo društva koje ima kontrolu da kontroliranom društvu izdaje direktive.

([60]) Grupe (*Organschaften*) kako su definirane njemačkim poreznim pravom.

([61]) Vidjeti presudu Suda od 6. lipnja 2012., EDF/Komisija, C-124/10, ECLI:EU:C:2012:318, t. 83.

([62]) Odluka Komisije (EU) 2015/506 od 20. veljače 2014. o mjerama koje je Njemačka poduzela u pogledu trgovačkog društva Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH i različitih zračnih prijevoznika – SA.15376 (C 27/2007, ex NN 29/2007) (SL L 89, 1.4.2015., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/506/oj).

(117) Nadalje, Njemačka smatra da bi i privatni subjekt nadoknadio gubitke društva DB Cargo. To je zato što se na temelju prognoza rezultata izrađenih u okviru srednjoročnog planiranja u svakom slučaju od društva DB Cargo moglo očekivati da ponovno postane profitabilno u srednjoročnom i dugoročnom razdoblju (vidjeti uvodnu izjavu 55.). Prognoze se uvijek temelje na valjanim i osnovanim procjenama tržišnih i poslovnih kretanja (vidjeti uvodnu izjavu 55.). Osim toga, DB Cargo ostvario je dobit od više od pola milijarde eura samo 2006., 2007. i 2008. i prenio je na DB AG.

(118) Njemačka smatra da postoji nekoliko razloga zbog kojih se gospodarska situacija još nije poboljšala kako se očekivalo, među ostalim:

(a) od 2010. rast tržišta željezničkog prijevoza tereta bio je znatno manji nego u prethodnom desetljeću, što je u suprotnosti s početnim očekivanjima društva DB Cargo i vanjskih stručnjaka;

(b) istodobno su kretanja na tržištu bila znatno nestabilnija;

(c) tijekom 10-ih godina 21. stoljeća dodatno se povećao utjecaj strukture tereta. Zbog toga su klijenti iz industrija koje su tradicionalno bile izvor dobiti u sektoru željezničkog prijevoza tereta (ugljen, rude, mineralno ulje, čelik) činili sve manji udio u kombinaciji proizvoda;

(d) troškovi faktora društva DB Cargo znatno su se povećali u istom razdoblju, među ostalim i zbog odlučnih zahtjeva sindikata u pogledu plaća;

(e) osim gubitaka obujma uzrokovanih tržišnim natjecanjem DB Cargo izgubio je ili nije dobio obujam i zbog nedostatne kvalitete proizvodnje.

(119) Osim toga, DB Cargo posljednjih je godina pokrenuo brojne programe za održivo poboljšanje profitabilnosti (neki od tih programa spomenuti su u uvodnoj izjavi 57.).

(120) Njemačka nadalje tvrdi da činjenica da se očekivana dobit iz srednjoročnih planova nije ostvarila u očekivanom razdoblju ili opsegu u načelu nije relevantna jer je *ex ante* procjena na temelju dostupnih informacija i predvidivih kretanja u trenutku donošenja predmetne mjere jedini odlučujući čimbenik za test.

(121) Kad je riječ o *ex ante* analizama profitabilnosti, Njemačka tvrdi da izrada analize profitabilnosti ili poslovnog plana nije uobičajena za ugovore o prijenosu dobiti i gubitka. Umjesto toga, profitabilno poslovanje nastoji se osigurati kontinuiranim postupcima koordinacije između društava DB AG i DB Cargo.

(122) Nadalje, Njemačka tvrdi da iz sudske prakse proizišle iz presude EDF ne proizlazi nikakav zahtjev izrade analize profitabilnosti ili poslovnih planova jer se predmet EDF odnosi na (i) dokapitalizaciju i (ii) pitanje treba li provedenu mjeru pripisati državi koja djeluje kao dioničar ([63]).

(123) Osim toga, Njemačka je tijekom službenog istražnog postupka dostavila dva gospodarska izvješća o usklađenosti ugovora o prijenosu dobiti i gubitka s postupanjem privatnog tržišnog subjekta. Izvješća je izradilo neovisno društvo za gospodarsko savjetovanje E.CA Economics, a dostavljena su 8. lipnja 2023. („prvo izvješće društva E.CA") i 28. kolovoza 2023. („drugo izvješće društva E.CA"). Oba su izvješća izrađena iz *ex ante* perspektive iako su pripremljena za potrebe postupka nakon razdoblja obuhvaćenog istražnim postupkom.

([63]) Vidjeti presudu Suda od 6. lipnja 2012., EDF/Komisija, C-124/10, ECLI:EU:C:2012:318, t. 81.

(124) Prvo izvješće društva E.CA sastoji se od kvalitativne ocjene dokaza koje je Njemačka dostavila tijekom istražnog postupka. U njemu se opisuju (i) raširena primjena ugovora o prijenosu dobiti i gubitka, (ii) prednosti tih ugovora (kontrola, porezna grupa), (iii) postojanje financijskog planiranja na razini grupe, uključujući ciljne rezultate za DB Cargo, (iv) srednjoročni planovi kao alat za planiranje koji pokazuje očekivanu dobit (uključujući detaljan opis sadržaja planova), (v) primjeri razloga za odstupanja između planirane dobiti i stvarno nastalih gubitaka te (vi) upućivanje na moguće gubitke u protučinjeničnom scenariju (upućuje se na gubitke pri izlasku iz djelatnosti prijevoza pojedinačnim vagonima). U izvješću se općenito zaključuje da dokazi koje je Njemačka dostavila tijekom istražnog postupka pokazuju da je DB Cargo postupao kao što bi postupao subjekt u tržišnom gospodarstvu.

(125) Drugo izvješće društva E.CA sadržava:

(a) *ex post* kvantitativnu ocjenu za razdoblje od 2017. do pandemije bolesti COVID-19. Ocjena se temelji na usporedbi s protučinjeničnim scenarijem iz *ex ante* perspektive od 2017., u kojoj se srednjoročna prognoza (2018. – 2022.) društva DB Cargo uspoređuje s alternativnim scenarijem zatvaranja segmenta prijevoza pojedinačnim vagonima koji posluje s gubicima. Pretpostavke o alternativnom scenariju temelje se na studiji prijevoza pojedinačnim vagonima. Kad je riječ o testu, financijski podaci iz srednjoročnog plana iz 2017. i scenarija izlaska po uzoru na studiju prijevoza pojedinačnim vagonima pretvoreni su u novčane tokove;

(b) za razdoblje od pandemijske godine 2020. do izrade plana transformacije (vidjeti uvodnu izjavu 175. i dalje) kvalitativnu analizu usklađenosti ponašanja društava DB AG i DB Cargo (u kontekstu promjenjivih tržišnih uvjeta) s ponašanjem privatnog tržišnog subjekta u usporedivoj situaciji.

(126) Za usporedbu osnovnog scenarija (srednjoročni plan iz 2017.) i protučinjeničnog scenarija (izlazak iz segmenta prijevoza pojedinačnim vagonima) korišteni su slobodni novčani tokovi društvu (FCFF) DB AG nakon oporezivanja. Priznati porezni učinci se u skladu s MSFI-jem temelje na rezultatu EBT-a i podliježu pretpostavci da se gubici u vrijednosti od 50 % mogu promatrati kao prijenos gubitaka u sljedeće razdoblje po poreznoj stopi od 30 %, a da se na pozitivne rezultate zbog prijenosa gubitaka u sljedeće razdoblje primjenjuje efektivna porezna stopa od približno 12 % u predmetnoj financijskoj godini. Kad je riječ o protučinjeničnom scenariju na temelju studije prijevoza pojedinačnim vagonima, s obzirom na to da je studija naručena 2019., scenarij se morao pomaknuti za dvije godine, tj. na 2017. Nadalje, budući da se studija prijevoza pojedinačnim vagonima temeljila na neto dobiti, financijski učinak pretvoren je u FCFF.

(127) Kako bi se usporedila ta dva scenarija, novčani tokovi diskontirani su na 2017. primjenom stope WACC-a od 6,0 % nakon oporezivanja (kako je prikazano u konsolidiranom godišnjem izvještaju DB-a za 2017.), kako je navedeno u tablici 9: Prikazi za usporedbu.

Tablica 9

Usporedba financijskih rezultata u osnovnom i alternativnom scenariju (u FCFF-u)

(u milijunima EUR)

	2018. – 2022.	od 2023.	od 2018.
Osnovni scenarij	[…]	[…]	[…]
Alternativni scenarij	[…]	[…]	[…]
Delta	[…]	[…]	[…]
WACC	[…]		
Stopa rasta	[…]		

Izvor: *drugo izvješće društva E.CA koje je dostavila Njemačka*.

(128) Na temelju rezultata usporedbe u izvješću se zaključuje da se može smatrati da je ponašanje društava DB AG i DB Cargo u skladu s ponašanjem privatnog tržišnog subjekta u usporedivoj situaciji kad je riječ o nastavku poslovanja u segmentu prijevoza pojedinačnim vagonima u skladu sa srednjoročnim planiranjem i pretpostavkama iz alternativnog scenarija. Izvješće obuhvaća i četiri osjetljivosti: (i) promjenu trenutka preokreta trenda u osnovnom scenariju, (ii) smanjenje ekonomija opsega između segmenta prijevoza pojedinačnim vagonima i drugih segmenata, (iii) povećanje cijena koje je manje od očekivanog i (iv) promjenu razdoblja zaposlenosti osoblja koje će biti otpušteno. Alternativni scenarij ne bi bio gospodarski isplativiji od osnovnog scenarija ni u jednom scenariju osjetljivosti.

(129) Kad je riječ o kvalitativnoj ocjeni razdoblja (nakon) pandemije bolesti COVID-19 (tj. počevši od 2020.), u izvješću se podsjeća na promjene u upravljanju i strategiji društva DB Cargo 2020. (strategija rasta „Snažni Cargo”). Podsjeća se i na neuspjeh strategije. Nadalje, u izvješću se objašnjava da 2021. prvotno nije bilo ozbiljne strateške promjene smjera iako je DB Cargo u svojem srednjoročnom planu iz 2021. već pretpostavio da je vjerojatnost za pojavu sljedećih ključnih rizika veća od 70 %: (i) smanjenje potražnje povezano s ispunjavanjem zahtjeva točnosti, (ii) smanjenje potražnje zbog povećane nestašice poluvodiča kao posljedice pandemije i (iii) dugoročni učinci štrajkova na lojalnost klijenata. Međutim, u izvješću se tvrdi da je to ponašanje bilo u skladu s onim što bi učinio privatni tržišni subjekt u usporedivoj situaciji zbog visokog stupnja neizvjesnosti planiranja, pri čemu je uprava na negativan razvoj poslovanja 2022. reagirala naručivanjem izrade plana transformacije.

(130) Njemačka je dostavila i argumente o razlozima zbog kojih DB Cargo nije smanjio segment prijevoza pojedinačnim vagonima, nego je računao na daljnju državnu potporu za te djelatnosti. Njemačka smatra da su u koalicijskom sporazumu njemačke vlade (*Koalitionsvertrag*) iz 2018. izričito navedene ambicije za općenito jačanje konkurentnosti željezničkog prijevoza tereta u usporedbi s cestovnim prijevozom i za poticanje održivosti prijevoza pojedinačnim vagonima. Osim toga, činjenična zbivanja pokazuju da je očekivano povećanje državne potpore za prijevoz pojedinačnim vagonima bilo opravdano jer je Njemačka 2023. odlučila uvesti poseban program državnih potpora za prijevoz pojedinačnim vagonima ([64]).

4.1.1.2. Određivanje cijena usluga unutar grupe („mjera 2”)

(131) Njemačka ističe da mjera 2 nije jasno definirana jer je pojam „usluga unutar grupe” nejasan s obzirom na to da bi mogao uključivati sve usluge unutar grupe koje se pružaju unutar grupe DB, uključujući usluge čiji su pružatelji i korisnici druga društva osim društva DB Cargo.

(132) Zbog istih razloga koji su navedeni u uvodnoj izjavi 106. Njemačka tvrdi da nisu uključena državna sredstva jer je pružanje usluga unutar grupe interni postupak unutar društva DB AG te ga DB AG financira vlastitim poslovnim sredstvima.

(133) Osim toga, odluka o uspostavi i pružanju usluga ne može se pripisati državi. Nijedan predstavnik države nije sudjelovao u uspostavi usluga jer je bila riječ o organizacijskom potezu Upravnog odbora društva DB AG, odnosno o potpuno internoj radnji.

(134) Nadalje, Njemačka tvrdi da nijedan predstavnik države ne sudjeluje u konkretnim odlukama o pružanju usluga unutar grupe. U tom pogledu također treba razlikovati uslužne funkcije i funkcije grupe:

(a) ovisno o financijskoj vrijednosti predmetnog ugovora, u grupi DB odluke donose isključivo nadležne hijerarhijske razine u odgovarajućim društvima (uključujući utvrđivanje uvjeta). Ugovori o uslugama unutar grupe stoga se temelje na odlukama uprave. Dioničar društva DB AG ne sudjeluje u tim odlukama ni izravno u okviru Glavne skupštine ni u okviru Nadzornog odbora;

([64]) Odobreno Odlukom Komisije C(2024) 3488 final od 21. svibnja 2024. u predmetu SA.108800 (2024/N) – Potpora za željeznički prijevoz tereta (prijevoz pojedinačnim vagonima i prijevoz grupom vagona) (SL C, C/2024/3976, 25.6.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/3976/oj).

(b) kad je riječ o izvršavanju funkcija grupe, od samog početka ne postoje sporazumi o razini usluga. Stoga ne postoji ni posebna poveznica na temelju koje bi predstavnici države sudjelovali u bilo kojoj odluci društva o izvršavanju funkcija grupe. Nepostojanje odgovarajućih sporazuma o razini usluga ukazuje na to da je riječ o funkcijama grupe. One su prvenstveno namijenjene upravi grupe, a ne društvima grupe.

(135) Osim toga, Njemačka upućuje na argumente navedene u uvodnoj izjavi 107. o pripisivosti mjere 1 državi kako bi dodatno dokazala da se mjera 2 ne može pripisati državi.

(136) Njemačka tvrdi i da pružanje usluga unutar grupe ne pogoduje društvu DB Cargo u gospodarskom smislu. Budući da razlikuje uslužne funkcije i funkcije grupe, Njemačka iznosi i zasebne argumente o nepostojanju gospodarske prednosti. Međutim, uvodno objašnjava da su uspostava i izvršavanje uslužnih funkcija i funkcija grupe uobičajeno tržišno ponašanje. Centralizacija tih funkcija na razini holdinga stvara znatne sinergije, poboljšava kvalitetu procesa i podupire jedinstveno korporativno upravljanje.

(137) Kad je riječ o posebnim uvjetima za izvršavanje uslužnih funkcija i funkcija grupe unutar grupe DB za potrebe društva DB Cargo, Njemačka navodi sljedeće:

(a) uslužne funkcije fakturiraju se društvima grupe na temelju sporazuma o razini usluga po tržišnim uvjetima. Kad je riječ o uslužnim funkcijama, grupa DB izričito se u svojem integriranom izvješću obvezuje na to da će postupati u skladu s tržišnim uvjetima i načelom nepristrane transakcije. U integriranom izvješću grupe nema naznaka da DB AG pruža usluge na drugi način osim po tržišnim uvjetima. Osim toga, s obzirom na velik broj transakcija, bilo bi teško, ili barem nerazmjerno s obzirom na to da nema nikakvih dokaza o netržišnim cijenama, detaljno objasniti usklađenost s tržištem svih pojedinačnih odnosa koji proizlaze iz pružanja usluga unutar grupe;

(b) kad je riječ o funkcijama grupe, Njemačka objašnjava da bi trebalo napraviti razliku s obzirom na to da funkcije grupe u velikoj mjeri služe samo grupi. U tom smislu funkcije grupe ne pružaju nikakvu uslugu društvima grupe. Međutim, ako neke funkcije grupe služe i društvima grupe, grupa ne određuje zasebne cijene u odnosu na društva grupe. Ipak, sve uštede troškova društava grupe uključene su u očekivanja grupe u pogledu dobiti za svako društvo.

4.1.1.3. Povoljni uvjeti financiranja zajmova koje odobrava odjel riznice društva DB AG („mjera 3”)

(138) Kad je riječ o mjeri 3, Njemačka tvrdi da zbog istih razloga koji su navedeni u uvodnoj izjavi 85. zajmovi koje odjel riznice društva DB AG odobrava društvu DB Cargo ne uključuju državna sredstva.

(139) Nadalje, Njemačka smatra da se odluka o osnivanju odjela riznice društva DB AG i pojedinačne odluke o odobravanju pojedinačnih zajmova ne mogu pripisati državi zbog sljedećih razloga:

(a) u uspostavi odjela riznice društva DB AG nije sudjelovao nijedan predstavnik države. Naprotiv, riječ je o organizacijskom potezu Upravnog odbora društva DB AG, odnosno o potpuno internoj radnji. Uspostava središnje riznice i upravljanje njome zadaća je uprave;

(b) državni službenici ne sudjeluju ni u pojedinačnim odlukama o zajmovima koje odobrava odjel riznice društva DB AG. Prema pravilima grupe DB samo voditelj financija i riznice u financijskom odjelu društva DB AG odlučuje o zaduživanju unutar grupe.

(140) Osim toga, Njemačka upućuje na argumente navedene u uvodnoj izjavi 107. o pripisivosti mjere 1 državi kako bi dodatno dokazala da se ni uspostava odjela riznice društva DB AG ni odluke o pojedinačnim zajmovima ne mogu pripisati državi.

(141) Njemačka nadalje tvrdi da činjenica da je odjel riznice društva DB AG odobrio pojedinačne zajmove društvu DB Cargo ne dovodi do gospodarske prednosti za to društvo zbog sljedećih razloga:

(a) postojanje središnje riznice u skladu je s uobičajenim tržišnim ponašanjem u grupama. Na primjer, središnje riznice koriste gotovo sva društva iz industrije i društva zastupljena u njemačkom dioničkom indeksu DAX. Poseban oblik riznice društva DB AG također je uobičajen za tržište. I druge grupe u središnjoj riznici objedinjuju, na primjer, mogućnosti kratkoročnih kreditnih linija koje se mogu povući sredstva u okviru objedinjenog vođenja računa i/ili fiksnog kratkoročnog kreditiranja te odobravanja dugoročnih zajmova društvima grupe;

(b) posebni uvjeti zajma iz ugovora o zajmu sklopljenih između društava DB AG i DB Cargo utvrđeni su po tržišnim uvjetima ovisno o tržištu, dospijeću i riziku. Konkretno:

1. ovisno o tržištu znači da su kamatne stope koje su ugovorene na tržištu kapitala u relevantnom trenutku osnova za izračun kamatnih stopa. Trenutačne kamatne stope dobivaju se od pružatelja usluga informiranja kao što su Refinitiv ili Bloomberg;

2. ovisno o dospijeću znači da se pomoću krivulje prinosa (npr. krivulja razmjene kamata u EUR) svaka otplata uključuje u izračun ponderirane prosječne kamatne stope po kamatnoj stopi odgovarajućeg razdoblja;

3. ovisno o riziku znači da se premije na kamatne stope iz krivulje prinosa razlikuju prema kreditnoj sposobnosti. Premije se obično utvrđuju mjesečno i nakon velikih promjena na tržištu te se izvode iz „kreditnih krivulja" (tj. uvjeta financiranja društava s jednakim rejtinzima) pružatelja usluga informiranja.

142. Kad je riječ o premiji rizika, premija koja se temelji na kreditnoj sposobnosti za infrastrukturna društva grupe DB u osnovi odgovara kreditnim maržama društva DB AG na tržištu novca i kapitala (tj. uzimajući u obzir vlasništvo savezne vlade). Kreditne marže za neinfrastrukturna društva veće su i proizlaze iz kreditne procjene koja se temelji na omjerima i kreditnih marži koje kotiraju na tržištu kapitala. Na primjer, samo infrastrukturni sektor ima koristi od poboljšanja rejtinga zbog državnog vlasništva (takozvano povećanje koje osigurava vlada, engl. *government uplift*).

143. DB Cargo nema koristi od tog poboljšanja kreditnog rejtinga. Najbolji rejting ima prema „samostalnom kreditnom profilu" („SACP", Standard &Poor's) ili „osnovnoj kreditnoj procjeni" („BCA", Moody's), gdje vlasnička struktura nije relevantna. Kao što je uobičajeno u grupama, društva su razvrstana u kategorije kreditne sposobnosti. Ako postoji ugovor o prijenosu dobiti i gubitka, svrstavaju se u kategoriju kreditne sposobnosti prema SACP-u ili BCA-u grupe. Banka bi također u svojoj kreditnoj procjeni uzela u obzir kreditnu sposobnost matičnog društva u slučaju da postoji ugovor o prijenosu dobiti i gubitka.

144. U skladu je s uobičajenom tržišnom praksom u grupama da zajmovi društva DB Cargo nisu osigurani kolateralom. DB AG kao dioničar u ovom slučaju djeluje i kao pružatelj vlasničkog kapitala i kao zajmodavac. Kolateralizacijom zajmova društvu DB AG pružilo bi se samo formalno, ali ne i dodatno, materijalno jamstvo. Za svaku značajnu prodaju imovine bilo bi potrebno prethodno odobrenje društva DB AG.

(145) Još jedan aspekt koji ne ide u prilog kolateralizaciji unutar grupa odnosi se na položaj dioničarskih zajmova u slučaju nesolventnosti jer su dioničarski zajmovi podređeni svim drugim kategorijama potraživanja, tj. najnižeg su ranga čak i u skupini podređenih potraživanja.

(146) Osim toga, pri provedbi testa subjekta u tržišnom gospodarstvu mora se uzeti u obzir činjenica da je zajam transakcija između dva društva koja pripadaju istoj grupi i da stoga postoje posebna strateška razmatranja i sinergijski učinci.

4.1.1.4. BEV-ovo djelomično pokrivanje primanja državnih službenika zaposlenih u društvu DB Cargo („mjera 4”)

(147) Kad je riječ o mjeri 4, podnesci Njemačke primarno se odnose na uvjet selektivne prednosti.

(148) Njemačka tvrdi da je od samog početka cilj mjere 4 bio osloboditi DB AG, privatno društvo, tereta troškova osoblja koji proizlaze iz posebne strukture i visine primanja državnih službenika. Nadalje navodi da DB AG zbog načela *als-ob-Kosten* utvrđenog u članku 21. stavku 1. i članku 23. DBGrG-a BEV-u plaća troškove jednake onima koje bi snosio kad bi umjesto raspoređenih službenika zaposlio zaposlenike s tržišta rada. Njemačka tvrdi da je DB Cargo na vrijeme izvršio sva plaćanja prema društvu DB AG za raspoređene radnike ([65]) i navodi nekoliko primjera praktične provedbe načela *als-ob-Kosten* u društvu DB Cargo, kao i izvješća neovisnog revizora o rashodima društva DB AG iz kojih je vidljivo da razina rashoda za ugovorne radnike u konkretnoj profesionalnoj situaciji (dob, kvalifikacije, platni razred) odgovara razini troškova koji se nadoknađuju BEV-u za raspoređene službenike u sličnoj profesionalnoj situaciji ([66]).

(149) Njemačka nadalje tvrdi da je mjera ograničenog opsega i razdoblja primjene te se primjenjuje na sve manji broj radnika i zaključuje da mjera nije državna potpora jer ona DB Cargo ne oslobađa troškova koje poduzetnik obično mora snositi. Naprotiv, mjera oslobađa DB Cargo prekomjernih troškova koje drugi privatni željeznički prijevoznici ne moraju snositi. To potvrđuje činjenica da se službenici koje zapošljava BEV ne upućuju samo u DB AG nego i u druga poduzeća koja su u tržišnom natjecanju s društvima kćerima društva DB AG. U takvoj situaciji BEV preuzima troškove koji su viši od tržišnih troškova upućenih službenika na temelju pojedinačnog ugovora koji uključuje načelo *als-ob-Kosten*.

(150) Naposljetku, Njemačka tvrdi da je sustav zapošljavanja osoblja koji je Njemačka uvela nakon transformacije njemačkih željeznica uz to u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu. Savezna vlada postupila je na način na koji bi postupio i subjekt u tržišnom gospodarstvu kad je uspostavila sustav u okviru kojeg su se osposobljeni željeznički službenici koji su proglašeni viškom ustupali tržištu po tržišnoj cijeni. Taj je sustav omogućio državi da podijeli teret primanja i mirovina tih visokokvalificiranih radnika i ograniči pritisak na državnu imovinu (u ovom slučaju savezni proračun).

(151) Podredno, Njemačka tvrdi da je mjera 4 postojeća potpora i da je u svakom slučaju spojiva s unutarnjim tržištem.

4.1.1.5. Predmetne mjere kao *postojeća potpora*

(152) Dopisima od 17. svibnja i 26. rujna 2023. Njemačka je dostavila alternativnu argumentaciju prema kojoj bi mjere iz odluke o pokretanju postupka, ako bi se u konačnici smatrale državnom potporom, trebalo smatrati postojećom potporom u smislu članka 1. točke (b) Uredbe Vijeća (EU) 2015/1589 ([67]) („Postupovna uredba”).

([65]) Ta su se plaćanja vršila društvu DB AG, koje je sredstva zatim prebacivalo BEV-u. Kako su pojasnila njemačka tijela, osoblje se raspoređuje u DB AG, a on djeluje kao posrednik. Prema tome, DB Cargo ne plaća troškove osoblja izravno BEV-u, već troškove za službenike raspoređene u DB AG BEV-u nadoknađuje DB AG (vidjeti uvodnu izjavu 80.).

([66]) Podnesak Njemačke od 23. listopada 2023.

([67]) Uredba Vijeća (EU) 2015/1589 od 13. srpnja 2015. o utvrđivanju detaljnih pravila primjene članka 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL L 248, 24.9.2015., str. 9., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

(153) Njemačka ustraje u tome da se to posebno odnosi na ugovor o prijenosu dobiti i gubitka. Kad je riječ o primjeni koncepta „izmjene postojeće potpore” u kontekstu članka 1. točke (b) podtočke v. Postupovne uredbe, trebalo bi primijeniti načelo prednosti sadržaja nad oblikom, što znači da bi samo dalekosežne promjene sadržaja postojeće mjere mogle dovesti do toga da se mjeru počne smatrati novom potporom. Njemačka u tom pogledu upućuje na praksu Nadzornog tijela EFTA-e ([68]) i Komisije ([69]) te tvrdi da od 1999. postoji neprekinuti lanac istovjetnih ugovora o prijenosu dobiti i gubitka koji povezuju DB AG s društvom DB Cargo, izravno ili neizravno preko jednog ili dva dodatna društva kćeri (DB ML i Railion ([70])). Dodaje da su se načela raspodjele dobiti i gubitaka slična onima na kojima se temelji ugovor o prijenosu dobiti i gubitka primjenjivala već u razdoblju od 1994., odnosno od osnivanja društva DB AG, do 1999., kad su od različitih poslovnih jedinica društva DB AG osnovana odvojena društva kćeri i povezana s matičnim društvom ugovorima kojima se osigurava prijenos dobiti i gubitaka.

(154) Njemačka smatra da tehničke prilagodbe ugovora o prijenosu dobiti i gubitka provedene 2012. i 2016. u okviru reorganizacije grupe DB nisu utjecale na sadržaj tog ugovora i stoga nisu relevantne na temelju članka 108. stavka 1. UFEU-a. To vrijedi tim više zato što su sva društva koja su uključena u reorganizaciju bila pod stopostotnom kontrolom društva DB AG te su stoga bila dio istog poduzetnika.

(155) Njemačka nadalje tvrdi da iznimka predviđena u članku 1. točki (b) podtočki v. drugoj rečenici Postupovne uredbe ([71]) nije primjenjiva u ovom slučaju zbog dva razloga. Prvo, glavni element ugovora o prijenosu dobiti i gubitka, a to je da matično društvo apsorbira gubitke društva DB Cargo, postojao je najranije od 1994. iako je prihvaćeno da se ta iznimka ne primjenjuje retroaktivno na situacije koje su postojale prije stupanja na snagu te uredbe 1999. ([72]) Drugo, Njemačka tvrdi da ta iznimka ne može nadilaziti odredbe članka 108. UFEU-a i stvarati dodatne kategorije slučajeva koji se mogu smatrati „novom potporom”. U tom je smislu upitno je li članak 1. točka (b) podtočka v. druga rečenica Postupovne uredbe na bilo koji način u skladu s primarnim pravom. Nadalje, Njemačka tvrdi da bi se sudskom praksom ta iznimka ograničila samo na slučajeve u kojima se moglo predvidjeti da će mjera nakon liberalizacije tržišta postati potpora. Osim toga, ta bi se odredba primjenjivala samo u slučajevima u kojima na temelju prava Unije djelatnost postaje otvorena za tržišno natjecanje na određeni krajnji datum koji se može unaprijed odrediti. Stoga ne bi bila primjenjiva u slučaju liberalizacije tržišta prijevoza tereta, gdje je velik broj različitih mjera na nacionalnoj i europskoj razini pridonio otvaranju tržišta tijekom dugog razdoblja (od 2003. do 2007.).

(156) Njemačka smatra da bi, ako utvrdi da je ugovor o prijenosu dobiti i gubitka postojeća potpora, Komisija trebala zaključiti službeni istražni postupak. Naime, budući da je ugovor o prijenosu dobiti i gubitka pojedinačna potpora, a ne program, Komisija ne bi mogla predložiti i provesti primjerene mjere u skladu s poglavljem VI. Postupovne uredbe kojim se uređuje postupak u vezi s postojećim programima potpora.

([68]) Nadzorno tijelo EFTA-e, Odluka br. 082/23/COL od 31. svibnja 2023. o pokretanju službenog istražnog postupka u vezi s ugovorima o obvezi pružanja javne usluge za željeznički prijevoz putnika u Norveškoj, t. 182. i dalje te t. 250. i dalje.

([69]) Njemačka posebno upućuje na odluke Komisije od 20. listopada 2014. u predmetu SA.30481 – Nezakonita državna potpora u korist agencije Agence France-Press (AFP) (SL C 20, 19.1.2018., str. 1.), od 24. travnja 2007. u predmetu SA.18957 – Financiranje javnih poduzeća za radiodifuziju u Njemačkoj, uvodna izjava 196. (SL C 185, 8.8.2007., str. 1.) i od 27. veljače 2008. u predmetu SA.21395 – Financiranje VRT-a, uvodna izjava 118. (SL C 143, 10.6.2008., str. 1.).

([70]) Njemačka objašnjava da je Railion osnovan radi otvaranja društva DB Cargo europskim partnerskim željeznicama.

([71]) U skladu s člankom 1. točkom (b) podtočkom v. Postupovne uredbe „postojeća potpora” znači potpora koja se smatra postojećom potporom jer je moguće ustanoviti da u trenutku kad je započela njezina primjena nije predstavljala potporu, ali je poslije postala potpora zbog razvoja unutarnjeg tržišta, a dotična država članica je nije izmijenila. U slučaju kada određene mjere postanu potporom slijedom liberalizacije neke djelatnosti na temelju odredaba prava Unije, te se mjere ne smatraju postojećom potporom nakon datuma utvrđenog za provedbu liberalizacije.

([72]) Njemačka upućuje na Uredbu Vijeća (EZ) br. 659/1999 od 22. ožujka 1999. o utvrđivanju detaljnih pravila primjene članka 93. Ugovora o EZ-u (SL L 83, 27.3.1999., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1999/659/oj).

4.1.2. *Očitovanja na primjedbe zainteresiranih strana*

4.1.2.1. Očitovanja Njemačke na primjedbe ERFA-e

(157) Njemačka tvrdi da primjedbe ERFA-e potvrđuju da u njemačkom sektoru željezničkog prijevoza tereta vlada velika konkurencija i da su posljednjih godina privatni konkurenti stalno povećavali svoje tržišne udjele. Te primjedbe poništavaju tvrdnje podnositelja pritužbe koje se odnose na protutržišne učinke predmetnih mjera. Njemačka dodaje da iz članka 345. UFEU-a, kojim se zabranjuje diskriminacija poduzetnika na temelju kriterija vlasništva (javnog u odnosu na privatno), proizlazi da provedba pravila o državnim potporama ne može dovesti do *de facto* zabrane instrumenata za organizaciju odnosa unutar grupe (ugovori o prijenosu dobiti i gubitka, pružanje usluga unutar grupe ili zajmovi unutar grupe) koja bi se primjenjivala samo na javna poduzeća.

4.1.2.2. Očitovanje Njemačke na primjedbe podnositelja pritužbe

(158) Njemačka slijedi strukturu primjedaba podnositelja pritužbe i u pogledu uvjeta *korištenja državnih sredstava* tvrdi da mjere od 1 do 3 uključuju korištenje poslovnih prihoda grupe DB koji nisu državna sredstva. Kvalifikacija poslovnih prihoda trgovačkog društva osnovanog u skladu s privatnim pravom kao državnih sredstava ne može se temeljiti samo na položaju države kao dioničara. Mora se dokazati da država može kontrolirati korištenje sredstava izvršavanjem svojeg prevladavajućeg utjecaja ([73]). Njemačka ponavlja svoj argument koji se temelji na članku 345. UFEU-a (vidjeti uvodnu izjavu 105.).

(159) Kad je riječ o pripisivosti, Njemačka potvrđuje da je primjenu ugovora o prijenosu dobiti i gubitka odobrio predstavnik savezne vlade na Glavnoj skupštini društva DB AG. Međutim, suglasnost države za donošenje mjere nije dovoljna za utvrđivanje pripisivosti na temelju članka 107. UFEU-a ([74]) jer se u sudskoj praksi zahtijeva da se dokaže da su javna tijela aktivno sudjelovala u donošenju mjere ili da su poduzetniku nametnula mjeru ili mu naložila da djeluje na određeni način ([75]). Osim toga, pripisivost se ne može utvrditi na temelju odobrenja godišnjih i konsolidiranih godišnjih izvještaja koje daje Nadzorni odbor društva DB AG s obzirom na to (i) da to odobrenje ne podrazumijeva nikakav ugovor o nadoknađivanju gubitaka i (ii) da je vlada u Nadzornom odboru zastupljena premalim brojem članova da bi stvarno utjecala na odluke tog tijela.

(160) Njemačka ponavlja da se pripisivost mjera 2 i 3 državi ne može temeljiti samo na činjenici da država ima stopostotni udio u društvu DB AG. Tvrdi da nijedan predstavnik države nije sudjelovao u donošenju tih mjera. Konkretno, u skladu sa Statutom društva DB AG i Poslovnikom njegova Nadzornog odbora mjere kao što su mjere 2 i 3 ne mora odobriti i zapravo ih nije odobrio Nadzorni odbor.

(161) Njemačka dodaje da se pripisivost mjera 2 i 3 ne može utvrditi na temelju čimbenika koje je naveo podnositelj pritužbe. Prvo, navodni isključivo financijski interes njemačke države da primi dividende od grupe DB ne upućuje na sudjelovanje države u tim dvjema mjerama. Financijski interes dioničara s pravom se nikad nije pojavio u sudskoj praksi kao kriterij relevantan za pripisivost jer bi to značilo da bi svaka odluka koju donesu korporativna tijela bila pripisiva državi s obzirom na to da svaka odluka može utjecati na financijske interese dioničara.

([73]) Presude Suda od 16. svibnja 2002., Francuska/Komisija (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, od 29. travnja 2004., Grčka/Komisija, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239 i od 8. svibnja 2003., Italija i SIM 2 Multimedia/Komisija, C-328/00 i C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([74]) Presuda Suda od 2. ožujka 2021., Komisija/Italija i dr., C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154 i presuda Općeg suda od 15. prosinca 2021., Oltchim/Komisija, T-565/19, ECLI:EU:T:2021:904.

([75]) Presuda Suda od 13. rujna 2017., ENEA, C-329/15, ECLI:EU:C:2017:671, t. 20. i presuda Općeg suda od 22. rujna 2021., DEI/Komisija, T-639/14 RENV, T-352/15 i T-740/17, ECLI:EU:T:2021:604. Njemačka se poziva i na Odluku (EU) 2021/2182.

(162) Njemačka nadalje tvrdi da se pripisivost mjera 2 i 3 državi ne može utvrditi ni na temelju odredaba članka 65. BHO-a ni odredaba PCGK-a jer se tim aktima samo dopunjuju zakonske odredbe o upravljanju i nadzoru društava u kojima udjele ima savezna vlada i ne uvode se zahtjevi u pogledu odobrenja poslova koji nadilaze uobičajena pravila prava trgovačkih društava.

(163) Naposljetku, Njemačka smatra da su drugi čimbenici pripisivosti na koje se poziva podnositelj pritužbe nebitni ili nerazumljivi.

(164) Kad je riječ o uvjetu prednosti, Njemačka navodi da je teret dokazivanja jesu li ispunjeni uvjeti za primjenu kriterija privatnog ulagača u tržišnom gospodarstvu na Komisiji. Ako Komisija nema potrebne dokaze na temelju kojih bi mogla utvrditi bi li privatni ulagač poduzeo predmetne mjere, država članica ne smije se staviti u nepovoljan položaj ([76]). Samo u slučajevima u kojima se osporava primjenjivost testa subjekta u tržišnom gospodarstvu država članica mora na temelju objektivnih i provjerljivih dokaza dokazati da je mjeru o kojoj je riječ donijela u svojstvu dioničara, a ne javnog tijela.

(165) Osim toga, Njemačka tvrdi da podnositelj pritužbe upućuje na sudsku praksu koja se odnosi na dokapitalizacije, odnosno aktivnosti za koje se analize profitabilnosti ili poslovni planovi povremeno izrađuju i u privatnom sektoru. S druge strane, *a priori* analize profitabilnosti ne provode se i nemaju smisla u slučaju instrumenata kao što je ugovor o prijenosu dobiti i gubitka, koji su neutralan, strukturni element grupe. Nepostojanje analize profitabilnosti prije donošenja ugovora o prijenosu dobiti i gubitka stoga nije relevantno za ocjenu toga je li ponašanje države bilo u skladu s postupanjem privatnog tržišnog subjekta. Naposljetku, Njemačka napominje da je Komisiji dostavila relevantne srednjoročne planove koji se odnose na razdoblje nastanka činjenica koje se ispituju i koji sadržavaju detaljne analize kretanja profitabilnosti društva DB Cargo u narednim godinama.

(166) Točnije, kad je riječ o mjeri 1, Njemačka smatra da podnositelj pritužbe u svojim primjedbama pogrešno u prvi plan stavlja činjenicu da je ugovor o prijenosu dobiti i gubitka obnovljen 2012. unatoč stalnim gubicima i navodnoj nemogućnosti ostvarivanja dobiti. Podnositelj pritužbe pritom ne uzima u obzir sljedeće: (i) DB Cargo je u razdoblju od 2006. do 2008. prenio na DB AG dobit u iznosu većem od 500 milijuna EUR, (ii) gubici 2009. bili su izravna posljedica financijske krize, a DB Cargo ih je u narednim godinama uspio ograničiti (2010.: −148 milijuna EUR, 2011.: −100 milijuna EUR, 2012.: −31 milijun EUR), (iii) ugovor o prijenosu dobiti i gubitka iz 2012. sklopljen jer se očekivao povratak ostvarivanju dobiti, a isto se očekivalo i u srednjoročnim planovima, (iv) ugovor o prijenosu dobiti i gubitka ne smije se promatrati zasebno, nego kao instrument koji omogućuje uspostavu porezne grupe u kojoj se gubici jednog društva kćeri mogu prebiti na razini cijele grupe.

(167) Kad je riječ o mjeri 2, Njemačka upućuje na svoja očitovanja o neodređenosti pojma „usluga unutar grupe” i ponavlja argumente iz svojih očitovanja na odluku o pokretanju postupka koji se odnose na razlike između uslužnih funkcija i funkcija grupe i na njihove cijene.

(168) Kad je riječ o mjeri 3, Njemačka tvrdi da su navodi podnositelja pritužbe netočni. Njemačka navodi da su ugovori o zajmu između društava DB AG i DB Cargo sklopljeni po tržišnim uvjetima te u tom pogledu ponavlja argumente koje je iznijela u svojim očitovanjima na odluku o pokretanju postupka. Uz to tvrdi da činjenica da je DB Cargo u državnom vlasništvu ne utječe na uvjete zajmova koje je DB Cargo ugovorio.

(169) Kad je riječ o mjeri 4, Njemačka ponavlja argumente o provedbi načela *als-ob-Kosten* koje je iznijela u svojim očitovanjima na odluku o pokretanju postupka. Uz to tvrdi da se ovaj predmet razlikuje od predmeta C-211/15 P Orange (France Télécom)/Komisija. Konkretno, za razliku od društva DB AG u ovom predmetu, France Télécom plaćao je manje doprinose za socijalno osiguranje od svojih konkurenata.

([76]) Njemačka upućuje na mišljenje nezavisne odvjetnice J. Kokott u predmetu Commune di Milano/Komisija, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:591, t. 98.

(170) Njemačka osporava i argumente podnositelja pritužbe koji se odnose na postupovna pitanja. Tvrdi da nije potrebno obustaviti četiri sporne mjere jer one ne uključuju državnu potporu. Podredno tvrdi da su mjere postojeća potpora i ponavlja argumente koje je u tom kontekstu iznijela u svojim dopisima od 17. svibnja i 26. rujna 2023.

4.1.3. *Spojivost s unutarnjim tržištem*

(171) Njemačka navodi da predmetne mjere ne čine državnu potporu te se stoga ne postavlja pitanje njihove spojivosti. Podredno tvrdi da su četiri sporne mjere postojeća potpora i da bi sva pitanja koja se odnose na njihovu spojivost trebalo ispitati unutar okvira utvrđenog u poglavlju VI. Postupovne uredbe.

(172) Kao podredni argument, Njemačka i DB AG / DB Cargo odlučili su u odnosu na DB Cargo provesti plan gospodarske transformacije koji, prema mišljenju Njemačke, istodobno ispunjava zahtjeve za planove restrukturiranja u smislu Komisijinih Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje ([77]) („Smjernice o potporama za sanaciju i restrukturiranje").

4.1.4. *Plan restrukturiranja društva DB Cargo*

4.1.4.1. Opis plana restrukturiranja i prateće potpore za restrukturiranje

(173) U srpnju 2022. Upravni odbor društva DB Cargo AG i Upravni odbor društva DB AG donijeli su odluku o pokretanju postupka koji je naposljetku doveo do donošenja plana transformacije angažiranjem konzultantskog društva za potrebe razvoja strategije transformacije triju poslovnih segmenata društva DB Cargo (prijevoz blok-vlakovima, prijevoz pojedinačnim vagonima i kombinirani prijevoz) kako bi se u razdoblju od tri godine to društvo postavilo na zdrave gospodarske temelje. U rujnu 2022. Upravni odbor društva DB Cargo AG i Upravni odbor društva DB AG odabrali su društvo Roland Berger kao konzultanta za razvoj strategije transformacije. Pokretanje plana transformacije u društvu DB Cargo bilo je nužan odgovor na velike izazove s kojima se društvo suočavalo.

(174) Njemačka je 30. listopada 2023., i nakon tog datuma u okviru više ažuriranja, u kontekstu ovog postupka Komisiji dostavila taj plan, čija je provedba već bila u tijeku, kako bi ga ocijenila kao plan restrukturiranja u smislu Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

4.1.4.1.1. Plan restrukturiranja društva DB Cargo

4.1.4.1.1.1. Pregled plana transformacije društva DB Cargo

(175) Njemačka objašnjava da je cilj plana transformacije društva DB Cargo dugoročno ojačati njegov položaj kako bi mogao dati potreban doprinos ostvarivanju korporativnih ciljeva društva DB AG. Akcijski plan osmišljen je u skladu s sloganom „Europi je potreban snažan pružatelj željezničkih logističkih usluga. Za klimu i za održivo gospodarstvo." Njemačka očekuje da će DB Cargo na taj način znatno pridonijeti povećanju modalnog udjela željeznice na njemačkom i europskom tržištu prijevoza te istodobno poboljšati vlastitu gospodarsku održivost.

(176) Kako bi postao profitabilan i konkurentan, Njemačka objašnjava da će DB Cargo promijeniti svoj poslovni model. Transformacija je potrebna jer vrlo složeni integrirani sustav proizvodnje ne može fleksibilno odgovoriti na zahtjeve klijenata u okviru postojeće infrastrukture. To dovodi do smanjenja produktivnosti i velikog dodatnog financijskog opterećenja, što drastično utječe na dobit. Njemačka nadalje tvrdi da se DB Cargo mora transformirati kako bi ponovno postao profitabilan i konkurentan. Da bi mogao brže odgovoriti na te izazove i zahtjeve klijenata, Njemačka objašnjava da će DB Cargo prilagoditi svoj poslovni model kako bi uspostavio manja, usmjerenija poslovna područja. Ta prilagodba temelji se na poslovnim sektorima / skupinama klijenata. U tom će kontekstu segment prijevoza pojedinačnim vagonima nastaviti blisko razmjenjivati usluge sa svim tim poslovnim sektorima / skupinama klijenata.

([77]) Komunikacija Komisije – Smjernice o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje nefinancijskih poduzetnika u teškoćama (SL C 249, 31.7.2014., str. 1.).

(177) Njemačka navodi da će ta usmjerenija poslovna područja imati široku autonomiju i odgovornost te će dobiti sva sredstva za poslovanje. Očekuje se da će taj način rada drastično smanjiti složenost modela proizvodnje, što bi trebalo dovesti do znatnog smanjenja troškova i veće konkurentnosti.

(178) Njemačka navodi da u području željezničke logistike DB Cargo sad svojim klijentima sustavno nudi usluge specifične za industriju u lancima opskrbe klijenata kako bi ojačao svoju tržišnu prisutnost kao pružatelj željezničkih logističkih usluga. Riječ je o logističkim rješenjima koja u osnovi uključuju željezničku uslugu dopunjenu dodatnim modulima (npr. cestovni prijevoz, skladištenje i druge pojedinačne logističke usluge).

(179) Područje prijevoza pojedinačnim vagonima ključna je sastavnica današnjeg željezničkog prijevoza tereta u Njemačkoj i Europi, a s obzirom na postojeći opći okvir njime se ne može upravljati kao sveobuhvatnom mrežom isključivo na komercijalnoj osnovi. Njemačka očekuje da će se zbog toga i kao rezultat provedbe plana transformacije društva DB Cargo prijevoz pojedinačnim vagonima u budućnosti razviti u standardiziranu i otpornu mrežu fleksibilnih mogućnosti prijevoza tereta usmjerenu na ponudu, uzimajući u obzir financijska sredstva predviđena u saveznom proračunu za 2024., te da će njegova organizacija biti troškovno znatno učinkovitija. Njemačka nadalje tvrdi da će se u srednjoročnom i dugoročnom razdoblju povećati i učinkovitost sustava pomoću novih tehnologija kao što je digitalna automatska spojnica (DAC).

(180) Njemačka nadalje objašnjava da je kombinirani prijevoz tržište budućnosti u željezničkom prijevozu tereta. Navodi da DB Cargo u budućnosti namjerava provesti i strukturne mjere kako bi mogao ponuditi konkurentnu uslugu.

(181) Osim toga, Njemačka objašnjava da će DB Cargo u okviru svojeg plana transformacije ulagati u moderne višesustavne lokomotive i nove tehnologije za vagone. Zbog napretka postignutog u digitalizaciji i automatizaciji Njemačka očekuje da će DB Cargo moći i mnogo učinkovitije i brže provoditi procese u željezničkom prijevozu, tj. formiranje vlakova, obradu i održavanje vagona, čime će povećati svoju konkurentnost.

(182) Njemačka navodi da se zahvaljujući modernoj prijevoznoj opremi koja ispunjava zahtjeve klijenata DB Cargo nastoji dublje integrirati u logističke lance klijenata. Objašnjava da DB Cargo stoga intenzivno unapređuje razvoj svojih teretnih vagona.

(183) Njemačka objašnjava da se usmjeravanjem na digitalizaciju, optimizaciju troškova i održivost DB Cargo nastoji oporaviti od trenutačnih teškoća i osigurati da u budućnosti postane predvodnik na europskom tržištu željezničkog prijevoza tereta. Njemačka stoga tvrdi da strateške inicijative opisane u planu transformacije utvrđuju jasan put prema ponovnoj uspostavi održivosti na temelju dugoročne stabilnosti i rasta.

4.1.4.1.1.2. Mjere iz plana restrukturiranja društva DB Cargo

(184) Njemačka objašnjava da je DB Cargo pokrenuo plan restrukturiranja koji karakteriziraju radikalne promjene sustava proizvodnje, ukidanje međusobnih veza između segmenata, mjere optimizacije portfelja, partnerska suradnja umjesto internih operacija i temeljito prilagođene potrebe za resursima.

(185) Njemačka nadalje navodi da su pojedinačne mjere iz plana restrukturiranja razvijene posebno za segmente prijevoza pojedinačnim vagonima i prijevoza blok-vlakovima te odgovarajući pomorski, kopneni i prijevozнički sektor segmenta kombiniranog prijevoza. Nadalje, dodatne sveobuhvatne mjere restrukturiranja osmišljene su za europska društva kćeri, kao i za strukture općih administrativnih troškova i općih troškova proizvodnje te za kontrolni toranj ([78]).

([78]) Za opis kontrolnog tornja društva DB Cargo vidjeti uvodnu izjavu 237. i dalje.

(186) U tom kontekstu Njemačka objašnjava da je DB Cargo dovršio zakonski propisane pregovore o usklađivanju interesa s predstavnicima radnika u pogledu smanjenja troškova osoblja, koji i dalje iznose više od 100 milijuna EUR godišnje nakon povećanja plaća koje je u međuvremenu stupilo na snagu. Odbor za usklađivanje postigao je 2. listopada 2024. zajednički dogovor o smanjenju radne snage za 4 582 zaposlenika u punom radnom vremenu (oko 25 % radne snage) do 31. prosinca 2026. u odnosu na prosinac 2023. te o dodatnom smanjenju za 361 zaposlenika u punom radnom vremenu do prosinca 2029., čime se broj zaposlenika u punom radnom vremenu ukupno smanjuje za 4 943 (oko 27 % radne snage). Njemačka nadalje navodi da se DB Cargo u početku primarno usmjerio na kombinirani prijevoz, opće administrativne troškove i opće troškove proizvodnje te opće troškove kontrolnog tornja i objašnjava da će se DB Cargo dodatno posebno usredotočiti, u skladu s mjerama iz plana restrukturiranja navedenima u sljedećim odjeljcima, na prijevoz pojedinačnim vagonima i blok-vlakovima, što podrazumijeva smanjenje radne snage.

Tablica 10

Rezultati rada Odbora za usklađivanje, 2. listopada 2024.: smanjenje broja EPRV-a društva DB Cargo AG

EPRV	Na kraju 2023.	Na kraju 2024.	Na kraju 2025.	Na kraju 2026.	Na kraju 2027.	Na kraju 2028.	Na kraju 2029.
Operativno osoblje (strojovođe, ranžirno osoblje itd.)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Održavanje	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Opći troškovi proizvodnje, uključujući kontrolni toranj	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Opći administrativni troškovi (uključujući IT)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
DB Cargo AG	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Izvor: podnesak Njemačke od 22. studenog 2024. (Konačni plan restrukturiranja), str. 29.

4.1.4.1.1.3. Mjere iz plana restrukturiranja u segmentu prijevoza pojedinačnim vagonima

(187) Njemačka objašnjava da u društvu DB Cargo prijevoz pojedinačnim vagonima uključuje prikupljanje i isporuku pojedinačnih vagona i grupa vagona od različitih pošiljatelja na nacionalnoj razini. Nakon prikupljanja vagoni se spajaju u vlakove za velike udaljenosti u više faza. Nakon toga vlakovi za velike udaljenosti moraju se ponovno otpremiti kao pojedinačni vagoni ili vlakovi za razvoz prije konačne isporuke. Takav vrlo složen postupak povezivanja zahtijeva velike infrastrukturne resurse, kao i ručne radnje i upravljačke kapacitete za planiranje i otpremu.

(188) Njemačka nadalje navodi da se prijevoz pojedinačnim vagonima smatra održivijom alternativom u odnosu na njegovu izravnu konkurenciju, a to je cestovni prijevoz malih i srednjih pošiljaka kamionom. Potrebni su restrukturiranje njegova modela proizvodnje i poslovnog modela te postojanje programa državnih potpora kako bi se prevladala sustavna marginaliziranost prijevoza pojedinačnim vagonima u odnosu na prijevoz kamionima i omogućio ekološki prihvatljiviji prijevoz željeznicom umjesto cestom. Njemačka stoga tvrdi da je cilj planiranih mjera iz plana restrukturiranja društva DB Cargo u segmentu prijevoza pojedinačnim vagonima ispuniti zahtjeve za postizanje dugoročne održivosti i povećati konkurentnost prijevoza pojedinačnim vagonima.

4.1.4.1.1.3.1. Mjera 1 iz plana restrukturiranja: optimizacija mreže segmenta prijevoza pojedinačnim vagonima revizijom dizajna

(189) Njemačka objašnjava da su opći ciljevi redizajniranja mreže prijevoza pojedinačnim vagonima (a) radikalno pojednostavnjenje i jačanje pouzdanosti proizvodnje i (b) posljedična standardizacija komercijalne ponude.

(190) Kad je riječ o budućem modelu proizvodnje, Njemačka navodi da će se osoblje i oprema posebno namijeniti segmentu prijevoza pojedinačnim vagonima, što je radikalna promjena u usporedbi s današnjom integriranom proizvodnjom u segmentima prijevoza pojedinačnim vagonima, prijevoza blok-vlakovima i kombiniranog prijevoza. Njemačka očekuje da će se tom mjerom restrukturiranja postići veća pouzdanost/otpornost, povećati kvaliteta i omogućiti uštede troškova koje nadmašuju sinergije integrirane proizvodnje, tj. smanjiti naknade za otkazivanje i povećati učinkovitost resursa (npr. potreban manji broj lokomotiva). Osim toga, Njemačka tvrdi da će budući dizajn mreže društva DB Cargo obuhvaćati povećanje učestalosti na velikim udaljenostima, konsolidirati kraće veze i omogućiti fleksibilnije usmjeravanje vagona, tj. bolju raspodjelu fiksnih troškova i smanjenje broja odredišta.

(191) Njemačka nadalje navodi da će komercijalna ponuda biti sve više standardizirana, čime će se pojedinačni zahtjevi klijenata svesti na najmanju moguću mjeru. Uz to tvrdi da se očekuje da će uklanjanje potrebe za davanjem prednosti određenim klijentima povećati protok u objektima za manevriranje te drastično smanjiti složenost planiranja i otpreme, tj. povećati učinkovitost općih troškova.

(192) Njemačka navodi da se očekuje da će revidirana mreža započeti s intenzivnim radom 2025.

4.1.4.1.1.3.2. Mjera 2 iz plana restrukturiranja: opće mjere optimizacije proizvodnje u segmentu prijevoza pojedinačnim vagonima

(193) Njemačka navodi da, uz dizajn mreže društva DB Cargo, plan restrukturiranja predviđena dvije sveobuhvatne mjere optimizacije proizvodnje kako bi se smanjili troškovi prijevoza pojedinačnim vagonima:

(a) revizija postojećih usluga razvoza i distribucije za prijevoz pojedinačnim vagonima, tj. trenutačno neisplative usluge reorganizirat će se, smanjiti ili ukinuti. Njemačka navodi da se mjera već provodi, a prvi se učinci očekuju odmah;

(b) ušteda troškova energije upotrebom lokomotiva s dvojnim pogonom umjesto alternativa na dizelski pogon s manje učinkovitom potrošnjom goriva. Njemačka navodi da se očekuje da će se pozitivni učinci te mjere ostvariti od 2026. nadalje.

4.1.4.1.1.3.3. Mjera 3 iz plana restrukturiranja: mjere za poboljšanje kvalitete i prilagodbu osnovnih cijena u segmentu prijevoza pojedinačnim vagonima

(194) Njemačka navodi da će ta poboljšanja modela proizvodnje dovesti do poboljšanja kvalitete usluge za klijente (npr. povećanje pouzdanosti/otpornosti). Objašnjava da u skladu s tim poboljšanjima kvalitete DB Cargo pregovara o prilagodbama cijena kako bi se (i) bolje pokrilo trenutačno povećanje troškova prijevoza i (ii) bolje iskoristila spremnost klijenata da plate usluge prijevoza pojedinačnim vagonima. Njemačka navodi da će odgovarajuće prilagodbe cijena imati oblik stvarnih povećanja osnovnih cijena povrh naknada za troškove faktora i da će stupiti na snagu već 2024.

4.1.4.1.1.3.4. Učinci mjera iz plana restrukturiranja u segmentu prijevoza pojedinačnim vagonima na projekcije EBIT-a društva DB Cargo

Tablica 11

Učinci mjera iz plana restrukturiranja u segmentu prijevoza pojedinačnim vagonima na projekcije EBIT-a društva DB Cargo

		Učinci na EBIT (u milijunima EUR)				
Vrsta segmenta	Mjera transformacije	2024.	2025.	2026.	2027.	2028.
Prijevoz pojedinačnim vagonima		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Optimizacija mreže revizijom dizajna					
	Opće mjere optimizacije proizvodnje s učincima na prijevoz pojedinačnim vagonima	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Poboljšanje kvalitete i prilagodba osnovnih cijena	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Izvor: podnesak Njemačke od 22. studenog 2024. (Konačni plan restrukturiranja), str. 30.

4.1.4.1.1.4. Mjere iz plana restrukturiranja u segmentu prijevoza blok-vlakovima

(195) Njemačka objašnjava da je za prijevoz blok-vlakovima karakteristično izravno povezivanje mjesta utovara na željezničkom sporednom kolosijeku i mjesta istovara na željezničkom sporednom kolosijeku, što omogućuje prijevoz tereta bez promjene kompozicije vlaka. Stoga je ključni pokretač uspješnosti prijevoza blok-vlakovima dostatna iskorištenost kapaciteta u prijevozu na velike udaljenosti. Njemačka navodi da u segmentu prijevoza blok-vlakovima DB Cargo u prvi plan stavlja široku pokrivenost mreže različitim prijevoznim sredstvima, uključujući složenija logistička rješenja. Glavne mjere iz plana restrukturiranja za segment prijevoza blok-vlakovima opisane su u nastavku, a svrha im je prelazak na pružanje pametnih logističkih usluga.

4.1.4.1.1.4.1. Mjera 4 iz plana restrukturiranja: logistička rješenja i optimizacija portfelja u segmentu prijevoza blok-vlakovima

(196) Njemačka tvrdi da će plan restrukturiranja društva DB Cargo biti usmjeren na pametna logistička rješenja za prijevoz blok-vlakovima (npr. prilagođena rješenja ili složeni/prekogranični promet) te da će se u okviru njega provesti strukturirana revizija portfelja na temelju dva ključna elementa:

(a) promjena u konceptima proizvodnje radi povećanja učinkovitosti i kvalitete tamo gdje DB Cargo može ponuditi jedinstveni prodajni adut;

(b) diferencijacije cijena s prilagođenim cijenama za klijente koji su spremniji platiti i u velikoj mjeri koriste željezničke usluge. U tom bi se kontekstu moglo odustati od odabranih ruta i klijenata s jednostavnijim potrebama (npr. izravni promet) kako bi se oslobođeni resursi iskoristili za složenija/pametna logistička rješenja (potencijalno s partnerima), što bi dovelo do poslovanja s višom maržom. Njemačka tvrdi da će DB Cargo općenito nastaviti samo s prometom s pozitivnom perspektivom u pogledu očekivanog gospodarskog razvoja. Nadalje navodi da će se portfelj odmah optimizirati s učinkom od 2024.

4.1.4.1.1.4.2. Mjera 5 iz plana restrukturiranja: povećanje pouzdanosti proizvodnje u segmentu prijevoza blok-vlakovima

(197) Njemačka objašnjava da DB Cargo trenutačno proizvodi blok-vlakove u integriranom sustavu proizvodnje s drugim blok-vlakovima i sredstvima za kombinirani prijevoz i prijevoz pojedinačnim vagonima. Nadalje navodi da se potencijalne sinergije integrirane proizvodnje u društvu DB Cargo često ne ostvaruju (npr. zbog nepredvidivih incidenata kao što su hitni građevinski radovi na infrastrukturi, tehnički problemi, dostupnost resursa) te stoga dovode do viših stvarnih troškova proizvodnje.

(198) Njemačka objašnjava da se u okviru te mjere iz plana restrukturiranja predviđa da će buduće prometovanje blok-vlakova biti popraćeno namjenskim dodjelama sredstava (slično odgovarajućoj mjeri u segmentu prijevoza pojedinačnim vagonima) kako bi se smanjila ovisnost i povećala kvaliteta proizvodnje. Slično tomu, Njemačka navodi da će se u okviru te mjere iz plana restrukturiranja utvrditi jasna i dosljedna odgovornost za industrije, klijente i proizvode.

(199) Njemačka nadalje objašnjava da će se veća pouzdanost ([79]) proizvodnje dodatno pospješiti provedbom novih kolektivnih ugovora kako bi se povećala fleksibilnost modela smjena. U krugu kolektivnog pregovaranja 2023. DB AG i DB Cargo uspjeli su dobiti velik doprinos od sindikata EVG jer je taj sindikat uveo mogućnost modela produljenih smjena za strojovođe lokomotiva, čime se povećala fleksibilnost društva DB Cargo, i tako podupro transformaciju tog društva (u tim modelima strojovođe lokomotiva (dobrovoljno) rade u višednevnim radnim ciklusima s nekoliko razdoblja odmora izvan kuće (uz novčane poticaje) i duljim razdobljima odmora kod kuće). Njemačka navodi da to dovodi do veće produktivnosti zbog rjeđih promjena osoblja i mogućnosti raspoređivanja strojovođa neovisno o izvornoj lokaciji. Predviđa da će do intenzivne primjene revidiranog sustava proizvodnje društva DB Cargo doći najkasnije 2025.

4.1.4.1.1.4.3. Mjera 6 iz plana restrukturiranja: poboljšanje kvalitete i povezane prilagodbe osnovnih cijena u segmentu prijevoza blok-vlakovima

(200) Njemačka tvrdi da će poboljšanja kvalitete usluga za klijente društva DB Cargo (npr. povećanje pouzdanosti) opravdati prilagodbe cijena o kojima se pregovara kako bi se (i) bolje pokrila trenutačna povećanja troškova prijevoza i (ii) bolje iskoristila spremnost klijenata da plaćaju kvalitetnije usluge prijevoza blok-vlakovima. Objašnjava da će odgovarajuće prilagodbe cijena društva DB Cargo imati oblik stvarnih povećanja osnovnih cijena povrh naknada za troškove faktora i da će stupiti na snagu već 2024.

4.1.4.1.1.4.4. Učinci mjera iz plana restrukturiranja u segmentu prijevoza blok-vlakovima na projekcije EBIT-a društva DB Cargo

Tablica 12

Učinci mjera iz plana restrukturiranja u segmentu prijevoza blok-vlakovima na projekcije EBIT-a društva DB Cargo

		Učinci na EBIT (u milijunima EUR)				
Vrsta segmenta	Mjera transformacije	2024.	2025.	2026.	2027.	2028. i dalje
Prijevoz blok-vlakovima	Logistička rješenja i optimizacija portfelja	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Povećanje pouzdanosti proizvodnje (uključujući nove kolektivne ugovore)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Poboljšanje kvalitete i prilagodba osnovnih cijena	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Izvor: *podnesak Njemačke od 22. studenog 2024. (Konačni plan restrukturiranja), str. 31.*

([79]) Njemačka objašnjava da je plan društva DB Cargo da izlazne vrijednosti i prognoze njegova modela proizvodnje budu sve dosljednije precizne, čak i ako bi zbog nepredviđenih okolnosti trebalo promijeniti jednu ili više ulaznih varijabli ili pretpostavki.

4.1.4.1.1.5. Mjere iz plana restrukturiranja u segmentu kombiniranog prijevoza

(201) Njemačka objašnjava da je obilježje kombiniranog prijevoza multimodalni prijevoz u kojem se za prvi i posljednji kilometar do terminala ili luka koriste kamioni, dok se na dugim dionicama između njih koristi željeznički prijevoz. Segment je podijeljen na tri podsegmenta: (i) pomorski kombinirani prijevoz koji obuhvaća prijevoz kontejnera između luka i pripadajućeg zaleđa, (ii) kopneni kombinirani prijevoz koji obuhvaća prijevoz kontejnera za rasuti teret, poluprikolica i izmjenjivih sanduka od terminala do terminala i (iii) prodaja prijevoznicima koja obuhvaća pružanje usluga vuče u užem smislu trećim željezničkim prijevoznicima ili otpremnicima.

(202) Njemačka navodi da u prva dva segmenta sudionici pokrivaju pojedinačni element lanca vrijednosti (vuča, rad terminala, prijevoznik) ili nude sve usluge duž lanca vrijednosti kao integrirani prijevoznik. Nadalje objašnjava da DB Cargo ima položaj prijevoznika u segmentu pomorskog prijevoza sa svojim društvom kćeri TFG i pružatelja usluga vuče (sam DB Cargo). Njemačka navodi da je u segmentu kopnenog prijevoza DB Cargo također pružatelj usluga vuče i uz to vlasnik udjela (ali nema većinsku kontrolu) u prijevozniku Kombiverkehr GmbH & Co. KG. Kad je riječ o prodaji prijevoznicima, Njemačka navodi da DB Cargo nudi usluge vuče u užem smislu.

(203) U sljedećem odjeljku navode se glavne mjere iz plana restrukturiranja za svaki od ta tri pojedinačna podsegmenta.

4.1.4.1.1.5.1. Mjera 7 iz plana restrukturiranja: promjena proizvodnje u podsegmentu pomorskog kombiniranog prijevoza

(204) Njemačka objašnjava da se vlakovi za kombinirani prijevoz trenutačno proizvode u integriranom sustavu proizvodnje s operacijama proizvodnje pojedinačnih vagona i blok-vlakova. Sinergije te integrirane proizvodnje manje su od komplikacija koje iz nje proizlaze i koje dovode do problema kvalitete povezanih s poremećajima i povećanih potreba za resursima u usporedbi s onima izravnih konkurenata (npr. prijevoz obrambenog materijala ili ugljena pojedinačnim vagonima ili blok-vlakovima kojem se daje prednost u usporedbi s intermodalnim prijevozom tereta koji uzrokuje kašnjenja u pomorskom kombiniranom prijevozu). Njemačka nadalje navodi da plan restrukturiranja stoga uključuje sljedeće dvije mjere koje će DB Cargo provesti:

(a) namjenski resursi (strojovođe, lokomotive i teretni vagoni) dodijelit će se segmentu pomorskog prijevoza kako bi se poboljšala kvaliteta proizvodnje i omogućila proizvodnja vlakova koji su prethodno otkazani zbog nedostupnosti proizvodnje;

(b) Odbor za usklađivanje 2. listopada 2024. postigao je dogovor o izmjeni postojećih propisa o radu društva u pogledu pomorskog kombiniranog prijevoza. Kao rezultat toga ostvarit će se isto povećanje produktivnosti kao i u alternativnoj opciji transformacije koja se temelji na smanjenju usluga vuče koje pruža DB Cargo i preusmjeravanju tih usluga na društva kćeri za vuču koja imaju fleksibilnije ugovore o radu, što će dovesti do veće produktivnosti strojovođa (npr. zaustavljanje u ispostavama, posebna naknada za vrijeme provedeno na putu). Njemačka nadalje objašnjava da će na temelju tog dogovora postignutog u listopadu 2024. DB Cargo sad moći smanjiti broj strojovođa, opće troškove proizvodnje i broj osoblja u kontrolnom tornju zahvaljujući novim propisima o radu koji će omogućiti veću produktivnost. Stoga DB Cargo neće morati preusmjeriti poslovanje na društva kćeri za vuču.

4.1.4.1.1.5.2. Mjera 8 iz plana restrukturiranja: redizajn mreže podsegmenta pomorskog kombiniranog prijevoza

(205) Njemačka objašnjava da u trenutačnom modelu mreže društva DB Cargo pomorski prijevoznik TFG koristi koncepte ranžiranja kako bi raspodijelio promet između njemačkih morskih luka i zaleđa, dok konkurenti koriste terminale za kombinirani prijevoz. Tvrdi da će se u okviru plana restrukturiranja poslovi društva TFG u pogledu raspodjele s vremenom preusmjeriti na čvorišne terminale za kombinirani prijevoz umjesto manevriranja na ranžirnim kolodvorima kako bi se omogućila veća iskorištenost vlakova i veći kapaciteti vlakova te troškovno učinkovitiji prijevoz kontejnera. Njemačka nadalje navodi da DB Cargo planira uvođenje novog modela proizvodnje do 2026. zbog dobivanja potrebnog pristupa čvorišnim terminalima i promjene rasporeda.

4.1.4.1.1.5.3. Mjera 9 iz plana restrukturiranja: integracija terminala u podsegmentu pomorskog kombiniranog prijevoza

(206) Njemačka objašnjava da je kontejnerski terminal važan dio lanca vrijednosti u kombiniranom prijevozu i da prijevoznici koji integriraju rad terminala u lanac vuče mogu postići profitabilnost. Nadalje navodi da plan restrukturiranja društva DB Cargo uključuje proširenje funkcija terminala boljom suradnjom s pružateljem terminala DUSS (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene Straße) kako bi DB Cargo mogao ponuditi integriraniji asortiman proizvoda (npr. skladištenje kontejnera), optimizirati svoju proizvodnju (npr. bolje usklađivanje slotova u terminalima i na kolosijecima) i ostvariti sinergije na lokacijama na kojima već upravlja spremištima, a DUSS upravlja svojim terminalima uz objekte društva DB Cargo.

4.1.4.1.1.5.4. Mjera 10 iz plana restrukturiranja: optimizacija portfelja u podsegmentu pomorskog kombiniranog prijevoza

(207) Njemačka navodi da se u okviru plana restrukturiranja društva DB Cargo predviđa optimizacija portfelja pomorskih prometnih linija, posebno kad je riječ o linijama niske profitabilnosti za kojima postoji mala potražnja, pri čemu bi učinci te mjere bili vidljivi 2024.

4.1.4.1.1.5.5. Mjera 11 iz plana restrukturiranja: evaluacija mogućnosti partnerstva u podsegmentu pomorskog kombiniranog prijevoza

(208) Njemačka navodi da u pomorskom tržišnom segmentu prijevoznici u linijskom pomorskom prometu i operatori terminala provode strategije vertikalne integracije kako bi povećali zadržavanje klijenata, zaštitili kapacitet prijevoza i internalizirali marže. Nadalje tvrdi da, kad je riječ o društvu TFG, pomorskom prijevozniku društva DB Cargo, taj strateški razvoj njegovih konkurenata predstavlja rizik od gubitka obujma u slučaju da njegovi ključni klijenti, tj. linijski brodari, svoj obujam prenesu konkurentima s kojima posluju u kontekstu, na primjer, prethodno navedene vertikalne integracije. S druge strane, Njemačka smatra da bi ulaganje partnera moglo društvu TFG omogućiti da zadrži obujam i dobije izravan pristup krajnjim klijentima. Nadalje objašnjava da u okviru plana restrukturiranja društva DB Cargo trenutačno razmatra mogućnosti partnerstva u tom pogledu.

4.1.4.1.1.5.6. Mjera 12 iz plana restrukturiranja: preoblikovanje društva Kombiverkehr u podsegmentu kopnenog kombiniranog prijevoza

(209) Njemačka navodi da je DB Cargo vlasnik udjela (ali nema većinsku kontrolu) u društvu Kombiverkehr GmbH & Co. KG („KVG”), jednom od dva vodeća europska prijevoznika (50 % udjela u vlasništvu je društva DB Cargo, a preostalih 50 % u vlasništvu više od 200 otpremnika). Njemačka smatra da je za postizanje dugoročne konkurentnosti potrebno izmijeniti postojeći poslovni model, u kojem je DB Cargo samo pružatelj usluga vuče u užem smislu. Nadalje objašnjava da su zajedničke rasprave o novom poslovnom modelu za postizanje profitabilnosti koji se temelji na partnerstvu započele u kolovozu 2023., ali nisu dovele do uspješnog rezultata.

(210) U tom kontekstu Njemačka dodatno objašnjava da će se najkasnije do siječnja 2025. postupno ukinuti odnosi u okviru kojih se ne ostvaruju potrebne marže. Od trećeg tromjesečja 2024. KVG je počeo preusmjeravati velike dijelove svojeg programa vlakova na treće pružatelje usluga vuče kako bi otpremnici koji traže usluge kombiniranog prijevoza u budućnosti i dalje imali pristup većini mreže ruta društva KVG. U međuvremenu su ukinute sve usluge koje DB Cargo pruža s društvom KVG i koje nisu ekonomski održive za DB Cargo kako bi se spriječili daljnji gubici.

4.1.4.1.1.5.7. Mjera 13 iz plana restrukturiranja: promjena proizvodnje u podsegmentu kopnenog kombiniranog prijevoza

(211) Njemačka objašnjava da se vlakovi za kombinirani prijevoz trenutačno proizvode u integriranom sustavu proizvodnje s operacijama proizvodnje pojedinačnih vagona i blok-vlakova, ali da su sinergije integrirane proizvodnje manje od komplikacija koje iz nje proizlaze i koje dovode do problema kvalitete povezanih s poremećajima i povećanih potreba za resursima u usporedbi s onima izravnih konkurenata društva DB Cargo. Njemačka stoga navodi da će se u okviru plana restrukturiranja provesti sljedeće dvije mjere:

(a) namjenski resursi dodijelit će se segmentu kopnenog kombiniranog prijevoza kako bi se poboljšala kvaliteta proizvodnje i omogućila proizvodnja vlakova koji su prethodno otkazani zbog nedostupnosti proizvodnje;

(b) u okviru usklađivanja interesa, koje je dovršeno 2. listopada 2024., stranke su postigle dogovor o izmjeni postojećih propisa o radu društva u pogledu kopnenog kombiniranog prijevoza. Kao rezultat toga sad je postignuto isto povećanje produktivnosti kao i u alternativnoj opciji da se usluge vuče eksternaliziraju društvima kćerima za vuču koja imaju fleksibilnije ugovore o radu, a time i veće razine produktivnosti strojovođa (npr. zaustavljanje u ispostavama, posebna naknada za vrijeme provedeno na putu), što je bilo prvotno rješenje. Njemačka nadalje navodi da će na temelju tog dogovora u listopadu 2024. DB Cargo sad moći smanjiti broj strojovođa, opće troškove proizvodnje i broj osoblja u kontrolnom tornju zahvaljujući novim propisima o radu koji će omogućiti veću produktivnost od 2025. nadalje. Stoga DB Cargo neće morati preusmjeriti poslovanje na društva kćeri za vuču.

4.1.4.1.1.5.8. Mjera 14 iz plana restrukturiranja: optimizacija portfelja podsegmenta prodaje prijevoznicima

(212) Njemačka objašnjava da je optimizacija portfelja već pokrenuta 2023. u okviru plana restrukturiranja društva DB Cargo za one operacije koje trenutačno ne donose potrebnu maržu i nisu ekonomski održive. Iz portfelja će se ukloniti promet s niskom maržom koji ne može ostvariti potrebnu ciljnu operativnu maržu i/ili u pogledu kojeg klijenti ne prihvate potrebne prilagodbe cijena. Njemačka nadalje objašnjava da se reakcije klijenata na prilagodbe cijena trenutačno procjenjuju na temelju iskustva prodajnog tima društva DB Cargo te da se prilagodbe planiraju u skladu s time. Njemačka očekuje da će se obujam smanjiti za oko […] % u 2024. i oko […] % u 2025. u odnosu na obujam iz 2023. te da će se stupanj smanjenja prilagoditi u slučaju da veći broj klijenata društva DB Cargo ne prihvati prilagodbe cijena.

4.1.4.1.1.5.9. Učinci mjera iz plana restrukturiranja u segmentu kombiniranog prijevoza na projekcije EBIT-a društva DB Cargo

Tablica 13

Učinci mjera iz plana restrukturiranja u segmentu kombiniranog prijevoza na projekcije EBIT-a društva DB Cargo

		Učinci na EBIT (u milijunima EUR)				
Vrsta segmenta	Mjera transformacije	2024.	2025.	2026.	2027.	2028. i dalje
Pomorski kombinirani prijevoz	Model proizvodnje / terminalno čvorište Maschen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Enkapsulirana proizvodnja i redizajn mreže	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Smanjenje općih administrativnih troškova u svim društvima za pomorski kombinirani prijevoz (DB Cargo AG, TFG, DBIS)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Optimizacija portfelja i povećanje cijena	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Vrsta segmenta	Mjera transformacije	*Učinci na EBIT (u milijunima EUR)* 2024.	2025.	2026.	2027.	2028. i dalje
Kopneni kombinirani prijevoz i prodaja prijevoznicima	Enkapsulirana proizvodnja	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Smanjenje općih administrativnih troškova u segmentu kopnenog kombiniranog prijevoza	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Preoblikovanje mreže društva Kombiverkehr (optimizacija portfelja) i povećanje cijena	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Izvor: *podnesak Njemačke od 22. studenog 2024. (Konačni plan restrukturiranja), str. 33.*

4.1.4.1.1.6. Mjere iz plana restrukturiranja namijenjene europskim društvima kćerima društva DB Cargo

(213) Njemačka objašnjava da DB Cargo ima inozemna društva kćeri u 13 zemalja: Nizozemskoj, Francuskoj, Danskoj, Italiji, Švicarskoj, Belgiji, Ujedinjenoj Kraljevini, Španjolskoj, Poljskoj i četiri društva u europskom istočnom koridoru, konkretno Češkoj, Bugarskoj, Rumunjskoj i Mađarskoj. Društva kćeri uglavnom posluju kao proizvodni troškovni centri i nude željezničke usluge kao proširenje djelatnosti željezničkog prijevoza u Europi. Njemačka tvrdi da je cilj europske mreže društva DB Cargo ponuditi cjelovita prekogranična logistička rješenja na cijelom kontinentu s polazištima i odredištima u Njemačkoj i izvan nje te s Njemačkom kao tranzitnom zemljom ili zemljom otpremnicom/primateljicom.

(214) Njemačka objašnjava da europska društva kćeri društva DB Cargo čine otprilike trećinu njegovih ukupnih zaposlenika. Stoga su važna za gospodarske rezultate društva. Njemačka nadalje tvrdi da su ta društva kćeri ključan dio plana restrukturiranja društva DB Cargo i da je ispitan njihov potencijal za uštedu troškova. Navodi da će se stoga provesti tri sveobuhvatne poluge za optimizaciju troškova.

4.1.4.1.1.6.1. Mjera 15 iz plana restrukturiranja: optimizacija portfelja europskih društava kćeri

(215) Prvo, na temelju revizije prijevoza radi postizanja profitabilnosti i naknadnog utvrđivanja mjera učinkovitosti u tri segmenta, prijevozu pojedinačnim vagonima, prijevozu blok-vlakovima i kombiniranom prijevozu, provest će se optimizacija portfelja. Njemačka objašnjava da će se neprofitabilni prijevoz optimizirati kombinacijom prilagodbi cijena, smanjenja učestalosti i povezivanja polazišta i odredišta, ili će ga DB Cargo ukinuti. Njemačka nadalje objašnjava da je ta mjera strogo usklađena sa strategijama u sva tri segmenta.

4.1.4.1.1.6.2. Mjera 16 iz plana restrukturiranja: smanjenja troškova europskih društava kćeri

(216) Drugo, konsolidacijom skladišta, na primjer između Njemačke i Nizozemske ili Njemačke i Švicarske, ili smanjenjem uredskog prostora u okviru plana restrukturiranja društva DB Cargo smanjit će se troškovi. Nadalje, Njemačka navodi da će se opći troškovi proizvodnje i opći administrativni troškovi društva DB Cargo smanjiti, na primjer tako što će se centralizirati zadaće službe za korisnike u kontrolnom tornju ili smanjiti vanjsko zapošljavanje.

4.1.4.1.1.6.3. Mjera 17 iz plana restrukturiranja: operativna učinkovitost europskih društava kćeri

(217) Treće, mjere za povećanje operativne učinkovitosti provest će se u okviru plana restrukturiranja društva DB Cargo tako što će se optimizirati korištenje prekograničnih vozača (npr. između Njemačke i Nizozemske ili Njemačke, Švicarske i Italije) i povećati produktivnost imovine te tako što će se u društvo DB Cargo uvesti standardizirana IT infrastruktura.

4.1.4.1.1.6.4. Učinci mjera iz plana restrukturiranja namijenjenih europskim društvima kćerima društva DB Cargo na projekcije EBIT-a društva DB Cargo

Tablica 14

Učinci mjera iz plana restrukturiranja u segmentu europskih društava kćeri na projekcije EBIT-a društva DB Cargo

		Učinci na EBIT (u milijunima EUR)				
Vrsta segmenta	Mjera transformacije	2024.	2025.	2026.	2027.	2028. i dalje
Europska društva kćeri	Optimizacija portfelja	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Smanjenje troškova	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Operativna učinkovitost	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Izvor: podnesak Njemačke od 22. studenog 2024. (Konačni plan restrukturiranja), str. 34.

4.1.4.1.1.7. Mjere iz plana restrukturiranja u administraciji društva DB Cargo

(218) Njemačka objašnjava da u okviru međusektorske funkcije društva DB Cargo administrativni odjel pruža važne usluge za to društvo. Tvrdi da će se u okviru provedbe plana restrukturiranja riješiti i ukloniti neučinkovitosti koje proizlaze iz suvišnih postupaka, viška kapaciteta i usluga s ograničenom dodanom vrijednošću.

(219) Njemačka objašnjava da se očekuje da će smanjenje složenosti u različitim poslovnim jedinicama društva DB Cargo omogućiti smanjenje potrebnih administrativnih kapaciteta i da bi mjere trebale dovesti do ukupnog smanjenja za više od 80 zaposlenika u ekvivalentu punog radnog vremena u odnosu na broj zaposlenika u srpnju 2023. (oko 17 % osoblja razmatranih odjela) počevši od 2024.

(220) Njemačka objašnjava da su detaljno analizirani sljedeći troškovni centri društva DB Cargo: IT odjel, troškovi (najma) zgrada, odjel glavnog izvršnog direktora, odjel glavnog financijskog direktora, odjel za upravljanje ponudom, administrativni troškovi domaćih društava kćeri i drugi administrativni troškovi te upravljačke strukture.

4.1.4.1.1.7.1. Mjera 18 iz plana restrukturiranja: standardizacija IT-ja administracije

(221) Njemačka tvrdi da su visoki tekući troškovi posljedica zastarjele tehnologije u IT okruženju i sustavima nabave društva DB Cargo. Objašnjava da će se u okviru plana restrukturiranja društva DB Cargo tekući troškovi smanjiti optimizacijom sporazuma o razini usluga, primjenom rješenja u oblaku te modernizacijom postojećih i ukidanjem zastarjelih aplikacija. Osim toga, Njemačka navodi da će se portfelj IT projekata znatno smanjiti, kao i zapošljavanje osoblja preko vanjskog pružatelja usluga.

4.1.4.1.1.7.2. Mjera 19 iz plana restrukturiranja: smanjenje uredskog prostora administracije

(222) Njemačka objašnjava da DB Cargo trenutačno unajmljuje brojne nekretnine u Njemačkoj (njih oko 760). Tvrdi da će zbog povećanog rada na daljinu DB Cargo 2024. raskinuti ugovore o najmu i tako uštedjeti oko 25 % troškova najma na svojim glavnim lokacijama (Mainz, Duisburg, Mannheim, München, Berlin i Leipzig). Njemačka navodi da će DB Cargo od 2025. smanjiti uredski prostor i na svim drugim lokacijama u Njemačkoj nakon smanjenja broja osoblja povezanog s proizvodnjom u svim regijama upravljanja tog društva.

4.1.4.1.1.7.3. Mjera 20 iz plana restrukturiranja: smanjenje marketinških i strateških aktivnosti s društvom DB AG

(223) Njemačka objašnjava da će se u područjima rada društva DB Cargo koja se odnose strategije i politike/regulacije ukloniti udvostručavanje zadaća, što će dovesti do smanjenja potreba za resursima. Uz to tvrdi da će se relativno velik marketinški proračun društva DB Cargo smanjiti kao posljedica smanjenja potrebe društva za marketinškim aktivnostima s obzirom na to da će biti manje marketinških kampanja i projekata.

4.1.4.1.1.7.4. Mjera 21 iz plana restrukturiranja: digitalizacija i automatizacija ručnih financijskih postupaka administracije

(224) Njemačka objašnjava da su glavne organizacijske jedinice u odjelu glavnog financijskog direktora društva DB Cargo jedinica za računovodstvo i naplatu, jedinica za kontrolu subjekata te jedinica za kontrolu proizvoda i logiku upravljanja. Pojašnjava da će trenutačno velik broj ručnih administrativnih postupaka u svim područjima biti digitaliziran ili automatiziran, posebno kad je riječ o postupcima naplate i izvješćivanja, čime će se u cijelosti smanjiti opći administrativni troškovi.

4.1.4.1.1.7.5. Mjera 22 iz plana restrukturiranja: restrukturiranje odjelâ za upravljanje ponudom i dizajn usluga u administraciji

(225) Njemačka objašnjava da je udvostručavanje zadaća i odgovornosti u odjelima za upravljanje ponudom i dizajn usluga društva DB Cargo dovelo do nastanka prevelikih struktura sa znatnim potencijalom za optimizaciju. U okviru plana restrukturiranja društva DB Cargo smanjit će se broj osoblja u tim područjima.

4.1.4.1.1.7.6. Mjera 23 iz plana restrukturiranja: usklađivanje strukture administracije i domaćih prodajnih društava kćeri

(226) Njemačka objašnjava da razdvajanje zadaća i odgovornosti unutarnjih prodajnih odjela društva DB Cargo i prodajnih društava kćeri nije jasno. Tvrdi da DB Cargo planira ostvariti uštede općih administrativnih troškova tako što će konsolidirati dvostruke funkcije.

4.1.4.1.1.7.7. Mjera 24 iz plana restrukturiranja: restrukturiranje upravljačke strukture administracije

(227) Njemačka tvrdi da je zbog povijesnog razvoja paralelnih struktura unutar društva DB Cargo broj rukovoditelj veći od prosječnog, što dovodi do neučinkovitosti i visokih troškova osoblja, kao što je udvostručavanje zadaća između pojedinih odjela društva DB Cargo te domaćih i stranih društava kćeri. Njemačka nadalje tvrdi da se zbog organizacijske složenosti povećava i količina administrativnih i upravljačkih aktivnosti. Navodi da se u okviru plana restrukturiranja predviđa smanjenje rukovodećih položaja u administrativnim odjelima, npr. spajanjem timova ili eksternalizacijom aktivnosti.

4.1.4.1.1.7.8. Mjera 25 iz plana restrukturiranja: smanjenje drugih troškova administracije

(228) Njemačka objašnjava da drugi administrativni troškovi koje treba smanjiti u okviru mjera uštede troškova iz plana restrukturiranja uključuju primanja zaposlenika i preveliku ponudu ugostiteljskih usluga (s obzirom na povećani rad na daljinu).

4.1.4.1.1.7.9. Učinci mjera iz plana restrukturiranja u području administracije društva DB Cargo na projekcije EBIT-a tog društva

Tablica 15

Učinci mjera iz plana restrukturiranja u području administracije na projekcije EBIT-a društva DB Cargo

		Učinci na EBIT (u milijunima EUR)				
Vrsta segmenta	Mjera transformacije	2024.	2025.	2026.	2027.	2028. i dalje
Opći troškovi administracije	Revizija IT okruženja radi postizanja više razine standardizacije	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Smanjenje uredskih prostora s relativno visokim popratnim troškovima	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Smanjenje marketinških i strateških aktivnosti društvom DB AG	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Digitalizacija i automatizacija ručnih financijskih postupaka	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Restrukturiranje odjelâ za upravljanje ponudom i dizajn usluga	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Usklađivanje struktura društva DB Cargo i domaćih prodajnih društava kćeri	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Restrukturiranje upravljačkih struktura	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Smanjenje drugih administrativnih troškova	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Izvor: podnesak Njemačke od 22. studenog 2024. (Konačni plan restrukturiranja), str. 36.

4.1.4.1.1.8. Mjere iz plana restrukturiranja koje se odnose na opće troškove proizvodnje i opće troškove kontrolnog tornja društva DB Cargo

(229) Njemačka objašnjava da će, kad je riječ o općim troškovima proizvodnje i općim troškovima kontrolnog tornja, plan restrukturiranja društva DB Cargo biti usmjeren na smanjenje složenosti u područjima planiranja, dostupnosti resursa i upravljanja, a posebno na smanjenje kataloga usluga i pojednostavnjenje postupaka kako bi se smanjila količina resursa potrebnih za obavljanje odgovarajućih zadaća.

(230) U tom kontekstu Njemačka tvrdi da će mjere za pojednostavnjenje modela proizvodnje u svakom segmentu društva DB Cargo, npr. prelazak s integrirane proizvodnje na namjenske sustave proizvodnje specifične za pojedine segmente, dovesti do pojednostavnjenih postupaka koji se odnose na opće troškove proizvodnje i rad kontrolnog tornja. Njemačka objašnjava da pouzdanija mreža izravno dovodi do smanjenja potrebe društva DB Cargo za kapacitetima u području, na primjer, planiranja i izrade rasporeda vlakova te upravljanja proizvodnim postrojenjima. Nadalje tvrdi da će se slični učinci postići znatno manjim brojem sučelja i manjim potrebama za usklađivanjem rada na planiranju/otpremi različitih segmenata društva DB Cargo.

(231) Njemačka objašnjava da će, prema planu društva DB Cargo, pojednostavnjenje postupaka dovesti do znatnog smanjenja broja osoblja potrebnog za planiranje i otpremu, za održavanje, u kontrolnom tornju i za enkapsulaciju kombiniranog prijevoza. Kad je riječ o planiranju i otpremi, Njemačka tvrdi da se glavni pristup društva DB Cargo temelji na spajanju funkcija kako bi se povećale sinergije i automatizacija te smanjili koraci koji nisu ključni u postupcima, što bi trebalo dovesti do smanjenja broja potrebnog osoblja za više od 50 zaposlenika u ekvivalentu punog radnog vremena u odnosu na srpanj 2023. U nastavku su navedene mjere koje su u tu svrhu uključene u plan restrukturiranja.

4.1.4.1.1.8.1. Mjera 26 iz plana restrukturiranja: integracija upravljanja imovinom i izrade rasporeda osoblja u kontekstu proizvodnje i rada kontrolnog tornja

(232) Njemačka objašnjava da integriranje funkcija upravljanja imovinom društva DB Cargo (izrada rasporeda ranžirnih kolodvora (ZBA)) i izrade rasporeda osoblja dovodi do jedinstvenog nadzora preko osoblja zaduženog za planiranje. Uloga osoblja zaduženog za planiranje ograničena je na utvrđivanje neposrednog vremenskog okvira (od četvrtka do nedjelje sljedećeg tjedna). Njemačka nadalje objašnjava da se svim promjenama smjena koje su izvršene nakon početka planiranja upravlja u okviru izrade rasporeda ranžirnih kolodvora, čime se uzimaju u obzir posljedice izrade rasporeda za sljedeći tjedan na nižim razinama (kao što su vremenski razmaci između odmora zaposlenika). Smatra da to uzajamno uzimanje u obzir potreba u aspektima planiranja i izvršenja dovodi do manje potrebe za dispečerima osoblja u društvu DB Cargo, što omogućuje smanjenje broja osoblja društva.

4.1.4.1.1.8.2. Mjera 27 iz plana restrukturiranja: smanjenje detaljnog planiranja povezanog s proizvodnjom i kontrolnim tornjem

(233) Njemačka objašnjava da pojednostavnjenje postupaka planiranja u društvu DB Cargo omogućuje postizanje znatnog smanjenja osnovnih zadaća, što će dovesti do smanjenja radne snage potrebne za planiranje imovine. Konkretnije, Njemačka tvrdi da će u predstojećoj izradi rasporeda ranžirnih kolodvora (ZBA) i postaja razmjene (Kbf) društva DB Cargo u prvi plan staviti provedba samo godišnjeg preliminarnog planiranja. To će planiranje biti ograničeno na ispunjavanje minimalnih zahtjeva kad je riječ o smjenama i neće uključivati izmjene tijekom godine. Osim toga, uvest će se zajedničko planiranje za zemaljsko ranžirno osoblje (AB) i inspektore vagona (TWB) društva DB Cargo.

4.1.4.1.1.8.3. Mjera 28 iz plana restrukturiranja: konsolidacija funkcija raspoređivanja osoblja koje radi u proizvodnji i kontrolnom tornju

(234) Njemačka objašnjava da će kontrolor područja društva DB Cargo preuzeti i odgovornosti lokalnog otpremnika kako bi se u budućnosti smanjio broj regionalnih otpremnika vlakova i regionalnih upravitelja mreže društva. Tvrdi da će se otpremati iz središnjeg kontrolnog centra ili izravno na terenu te da će se taj postupak provoditi u bliskoj suradnji s upraviteljima mreže smještenima u kontrolnom tornju.

4.1.4.1.1.8.4. Mjera 29 iz plana restrukturiranja: optimizacija postupka planiranja smjena na velikim udaljenostima osoblja koje radi u proizvodnji i kontrolnom tornju

(235) Njemačka objašnjava da se uvođenjem sustava integriranog planiranja i upravljanja (IPS) priprema optimizacija i automatizacija postupka planiranja smjena na velikim udaljenostima društva DB Cargo, čime će se postići znatna učinkovitost kapaciteta. Nadalje objašnjava da će se u predviđenom obliku VT-a (dani rada) spajanje VT-a, KT-a (kalendarski dani) i detaljnog planiranja smjena organizirati putem IPS-a te će uključivati konsolidaciju i automatizaciju. Njemačka tvrdi da se tim objedinjenim pristupom preuzima postupovna i regionalna odgovornost za sve dodjele ruta u društvu DB Cargo. Navodi da se tako dobivaju jedinstvene, sveobuhvatne informacije o smjenama, koje obuhvaćaju operativno osoblje na velikim i malim udaljenostima. Njemačka smatra da tim poboljšanjima postupka DB Cargo može ostvariti znatne uštede kapaciteta u području planiranja.

4.1.4.1.1.8.5. Mjera 30 iz plana restrukturiranja: digitalizacija održavanja povezanog s proizvodnjom i kontrolnim tornjem

(236) Njemačka objašnjava da će se uvesti digitalna rješenja za održavanje kako bi se do 2027. smanjili broj potrebnog osoblja i troškovi društva DB Cargo tako što će se, na primjer, znatno smanjiti nadzorna uloga MöB-a (lokalno osoblje za puštanje u pogon) nad objektima neometanom integracijom područja imovine i održavanja te iskoristiti digitalna rješenja kao što su BISON (otkrivanje zlonamjernih programa na temelju slika) i WMS (sustav za upravljanje radionicama). Njemačka nadalje objašnjava da ta promjena podrazumijeva da izričito odobrenje neće biti potrebno za svaku dodatnu aktivnost jer će objekti proaktivno raditi pod vlastitom odgovornošću. Umjesto da se potpuno oslanjaju na strogi nadzor, buduće mjere kontrole bit će usmjerene na troškovno učinkovite strategije i evaluaciju na temelju rezultata. Njemačka smatra da bi te mjerama trebale ograničiti prekomjerne aktivnosti održavanja teretnih vagona društva DB Cargo. Nadalje, predstojećim uvođenjem (virtualne) centralizacije, omogućene kamerama za detekciju, jamči se pojednostavnjeno upravljanje vršnim radnim opterećenjem. Njemačka stoga zaključuje da ta mjera iz plana restrukturiranja može MöB-u društva DB Cargo omogućiti preraspodjelu kapaciteta, čime se uspostavlja učinkovitiji operativni okvir.

4.1.4.1.1.8.6. Mjera 31 iz plana restrukturiranja: poboljšanje učinkovitosti proizvodnje i kontrolnog tornja

(237) Njemačka objašnjava da je kontrolni toranj društva DB Cargo centralno čvorište za koordinaciju poslovanja s klijentima. Njegova je glavna uloga nadzirati pošiljke u Europi uz uključivanje svih partnera od početka do kraja. U njemu se zahtjevi klijenata spajaju s mogućnostima proizvodnje kako bi se optimizirala rješenja za klijente, pri čemu se posebna pozornost posvećuje učinkovitosti i rezultatima za DB Cargo. Kontrolni toranj upravlja s više od 650 000 vlakova i više od 7 milijuna pošiljaka godišnje u čitavoj Europi. Uspostavljen je 2022., a nastao je iz bivšeg Centra za korisničke usluge i operacije društva DB Cargo.

(238) Njemačka objašnjava da plan restrukturiranja društva DB Cargo uključuje nekoliko inicijativa za povećanje učinkovitosti kontrolnog tornja. Te su inicijative s jedne strane usmjerene na razvoj i uvođenje dodatnih IT postupaka/aplikacija koji će omogućiti znatno smanjenje ručnog rada. S druge su strane usmjerene na daljnje uvođenje integriranog upravljanja uspješnošću i redizajniranje sučelja za klijente na temelju uvođenja standarda koji će zamijeniti trenutačni velik broj pojedinačnih rješenja, uzimajući pritom u obzir konkretne zahtjeve klijenata. Njemačka smatra da će te inicijative dovesti do smanjenja broja potrebnog osoblja u društvu DB Cargo za više od 200 zaposlenika u ekvivalentu punog radnog vremena u odnosu na njihov broj u srpnju 2023. (oko 18 % osoblja razmatranih odjela, isključujući udio koji se odnosi na kombinirani prijevoz).

(239) Njemačka nadalje objašnjava da nova strategija za svaki podsegment kombiniranog prijevoza društva DB Cargo dovodi do daljnjih smanjenja općih troškova proizvodnje i općih troškova kontrolnog tornja. Smatra da bi općenito trebalo očekivati da će se opći troškovi proizvodnje društva DB Cargo smanjiti za oko 130 ekvivalenata punog radnog vremena, a troškovi kontrolnog tornja za oko 155 ekvivalenata punog radnog vremena (obje se brojke dodaju brojkama istaknutima u prethodnim odjeljcima). Oko 50 % tog smanjenja osoblja u društvu DB Cargo provest će se na razini društava kćeri. Njemačka na temelju toga smatra da se smanjenjem općih troškova i pojednostavnjenjem postupaka mogu ostvariti znatne uštede.

Tablica 16

Učinci mjera iz plana restrukturiranja za smanjenje općih troškova proizvodnje i općih troškova kontrolnog tornja na projekcije EBIT-a društva DB Cargo

		Učinci na EBIT (u milijunima EUR)				
Vrsta segmenta	Mjera transformacije	2024.	2025.	2026.	2027.	2028. i dalje
Mjere za smanjenje općih troškova proizvodnje i općih troškova kontrolnog tornja		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Planiranje i otprema					
	Održavanje	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kontrolni toranj	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Enkapsulacija kombiniranog prijevoza	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Izvor: podnesak Njemačke od 22. studenog 2024. (Konačni plan restrukturiranja), str. 38.

4.1.4.1.1.9. Mjere iz plana restrukturiranja kao odgovor na dodatne rizike koji su se ostvarili

(240) Njemačka objašnjava da se 2023. i 2024. ostvario niz rizika koji su obuhvaćeni protumjerama za ublažavanje u okviru proširenog plana transformacije i restrukturiranja. Neki od ostvarenih rizika koji se nastoje riješiti jesu smanjenje sredstava u saveznim proračunima za programe potpore za željeznički prijevoz tereta, štrajk upozorenja strojovođa, negativna kretanja obujma, povećanje troškova osoblja i faktora te kašnjenja u intenziviranju provedbe mjera transformacije.

4.1.4.1.1.9.1. Mjera 32 iz plana restrukturiranja: znatno smanjenje broja zaposlenika kao odgovor na negativna kretanja obujma

(241) Njemačka objašnjava da se odlukom Odbora za usklađivanje od 2. listopada 2024. (uvodna izjava 186.) društvu DB Cargo omogućuje da nadoknadi povećanja troškova osoblja koja proizlaze iz novih kolektivnih ugovora. Dogovoreni broj zaposlenika u punom radnom vremenu temelji se (i) na odluci o donošenju i provedbi više mjera restrukturiranja iz plana transformacije i, osim toga, (ii) na smanjenju obujma prijevoza te (iii) na programu smanjenja broja administrativnog osoblja, koji je poznat pod nazivom „Together Strong”, a pokrenuo ga je DB AG kako bi smanjio broj administrativnih radnih mjesta u financijama, IT-ju i ljudskim resursima (DB Cargo provodi taj program uz mjere za smanjenje broja zaposlenika koje su već uključene u plan transformacije).

4.1.4.1.1.9.2. Mjera 33 iz plana restrukturiranja: smanjenje troškova faktora kao odgovor na negativna kretanja obujma

(242) Njemačka objašnjava da će DB Cargo provesti nekoliko protumjera s izravnim učinkom na materijalne troškove. To uključuje (i) prilagodbu rasporeda održavanja i ciklusa zadržavanja smanjenom obujmu prijevoza, (ii) otkazivanje svih projekata istraživanja i razvoja za digitalizaciju procesa i imovine s razdobljima amortizacije duljima od tri godine i (iii) ubrzavanje optimizacije portfelja u segmentima kopnenog kombiniranog prijevoza i prijevoza blok-vlakovima.

4.1.4.1.1.9.3. Mjera 34 iz plana restrukturiranja: jednokratni učinci na neto prihode 2024. kao odgovor na negativna kretanja obujma

(243) Njemačka objašnjava da su 2024. ostvareni određeni pozitivni jednokratni učinci na operativne i neto prihode. To uključuje (i) prodaju neupotrebljivih kontejnera iz prekinutog poslovanja društva DB Cargo u Rusiji, (ii) smanjenje usluga savjetovanja i drugih usluga te (iii) otpis […] teretnih vagona u segmentu intermodalnog prijevoza. Osim toga, DB Cargo 2024. ostvario je korist i od jednokratnog smanjenja u iznosu od 51 milijun EUR u tekućim cijenama za vučnu energiju društva DB Energie.

4.1.4.1.1.9.4. Mjera 35 iz plana restrukturiranja: povećanje produktivnosti održavanja društva DB Cargo

(244) Njemačka objašnjava da DB Cargo provodi program povećanja produktivnosti koji u prvi plan stavlja interno održavanje lokomotiva i vagona. Riječ je o planu za smanjenje troškova usmjerenom na infrastrukturu za održavanje te učinkovitost materijala i osoblja te se očekuje da će se njime ostvariti smanjenje troškova u iznosu od 25 milijuna EUR do 2026. i smanjenje troškova od 100 milijuna EUR do 2030.

4.1.4.1.1.9.5. Mjera 36 iz plana restrukturiranja: smanjenje troškova grupe DB za interne usluge i vučnu energiju

(245) Njemačka objašnjava da je zbog općeg smanjenja troškova energije u Njemačkoj DB Energie, dobavljač energije grupe DB, u mogućnosti smanjiti svoje tržišne prodajne cijene za vučnu energiju u razdoblju od 2025. do 2030. Osim toga, smanjit će se cijene internog pružatelja IT usluga društva DB AG (DB Systel). Očekuje se da će primjena umjetne inteligencije u stvaranju digitalnih usluga dovesti do znatnog povećanja produktivnosti.

4.1.4.1.1.9.6. Mjera 37 iz plana restrukturiranja: smanjenje amortizacije i ulaganja

(246) DB Cargo revidirao je investicijske proračune za razdoblje do 2030. i smanjio ih na najmanju moguću mjeru. Smanjeni troškovi ulaganja dovest će do smanjenja troškova amortizacije društva DB Cargo. Pretpostavke o korisnom vijeku trajanja lokomotiva i vagona prilagodit će se u pogledu amortizacije trenutačnom korisnom vijeku trajanja voznog parka.

4.1.4.1.1.9.7. Mjera 38 iz plana restrukturiranja: prodaja i povratni najam lokomotiva

(247) Njemačka objašnjava da će DB Cargo prodati i povratno unajmiti […] lokomotiva te tako stvoriti skrivene rezerve u iznosu od oko […] EUR po lokomotivi.

4.1.4.1.1.9.8. Mjera 39 iz plana restrukturiranja: pretvorba kupnje lokomotiva u najam

(248) Njemačka navodi da će DB Cargo unajmiti […] lokomotiva umjesto da ih izravno kupi te će tako unaprijed uštedjeti gotovinu i učiniti poslovni model fleksibilnijim jer će troškove najma tih lokomotiva rasporediti tijekom vremena.

4.1.4.1.1.9.9. Mjera 40 iz plana restrukturiranja: poboljšanja obrtnog kapitala

(249) Njemačka objašnjava da će DB Cargo do kraja 2024. prodati potraživanja u vrijednosti od […] EUR kako bi povećao ukupnu gotovinu i ograničio dug.

4.1.4.1.1.9.10. Mjera 41 iz plana restrukturiranja: povećanje cijena u segmentu prijevoza pojedinačnim vagonima

(250) Njemačka objašnjava da će DB Cargo povećati spremnost za plaćanje među svojim klijentima u segmentu prijevoza pojedinačnim vagonima od 2026. Također će prenijeti učinke smanjenog pristupa pruzi i subvencija za ranžirni sustav koji će od 2027. utjecati na cijeli sektor željezničkog prijevoza tereta u Njemačkoj.

4.1.4.1.1.10. Ukupni učinak mjera iz plana restrukturiranja na projekcije EBIT-a društva DB Cargo

(251) U tablici 17 prikazani su očekivani financijski učinci ključnih mjera utvrđenih u planu transformacije na projekcije EBIT-a društva DB Cargo za navedena razdoblja.

Tablica 17

Ukupni učinak mjera iz plana restrukturiranja na projekcije EBIT-a društva DB Cargo

		Učinci na EBIT (u milijunima EUR)				
Vrsta segmenta	Mjera transformacije	2024.	2025.	2026.	2027.	2028. i dalje
Prijevoz pojedinačnim vagonima		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Optimizacija mreže revizijom dizajna					
	Opće mjere optimizacije proizvodnje s učincima na prijevoz pojedinačnim vagonima	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Poboljšanje kvalitete i prilagodba osnovnih cijena	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Prijevoz blok-vlakovima	Logistička rješenja i optimizacija portfelja	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Povećanje pouzdanosti proizvodnje (uključujući nove kolektivne ugovore o radu)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Poboljšanje kvalitete i prilagodba osnovnih cijena	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pomorski kombinirani prijevoz	Model proizvodnje / terminalno čvorište Maschen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Enkapsulirana proizvodnja i redizajn mreže	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Smanjenje općih administrativnih troškova u svim društvima za pomorski kombinirani prijevoz (DB Cargo AG, TFG, DBIS)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Optimizacija portfelja i povećanje cijena	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Vrsta segmenta	Mjera transformacije	*Učinci na EBIT (u milijunima EUR)* 2024.	2025.	2026.	2027.	2028. i dalje
Kopneni kombinirani prijevoz i prodaja prijevoznicima	Enkapsulirana proizvodnja	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Smanjenje općih administrativnih troškova u segmentu kopnenog kombiniranog prijevoza	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Preoblikovanje mreže društva Kombiverkehr (optimizacija portfelja) i povećanje cijena	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Europska društva kćeri	Optimizacija portfelja	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Smanjenje troškova	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Operativna učinkovitost	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Opći administrativni troškovi	Revizija IT okruženja radi postizanja više razine standardizacije	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Smanjenje uredskih prostora s relativno visokim popratnim troškovima	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Smanjenje marketinških i strateških aktivnosti društvom DB AG	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Digitalizacija i automatizacija ručnih financijskih postupaka	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Restrukturiranje odjelâ za upravljanje ponudom i dizajn usluga	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Usklađivanje struktura društva DB Cargo i domaćih prodajnih društava kćeri	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Restrukturiranje upravljačkih struktura	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Smanjenje drugih administrativnih troškova	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Opći troškovi proizvodnje	Planiranje i otprema	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Održavanje	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kontrolni toranj	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Enkapsulacija kombiniranog prijevoza	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ukupno		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Izvor: *podnesak Njemačke od 22. studenog 2024. (Konačni plan restrukturiranja), str. 38 i 39.*

(252) U sljedećoj tablici prikazani su očekivani financijski učinci dodatnih mjera koje se ocjenjuju za DB Cargo zbog rizika koji su se ostvarili 2023. i 2024. (vidjeti uvodnu izjavu 240.).

Tablica 18

Ukupni učinak protumjera iz plana restrukturiranja na projekcije EBIT-a društva DB Cargo iz osnovnog scenarija

	Učinak protumjera na EBIT iz osnovnog scenarija	2025.	2026.	2027.	2028.	2029.	2030.
	EBIT iz osnovnog scenarija za 2023.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Δ Ukupni rizici koji su se ostvarili	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ukupne protumjere	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.	Protumjere za negativna kretanja obujma	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Broj zaposlenika manji u odnosu na prijašnji osnovni scenarij	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Protumjere za materijalne troškove	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Povećanje produktivnosti održavanja	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Daljnja optimizacija troškova mreže prijevoza pojedinačnim vagonima počevši od 2029.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Smanjenje doprinosa grupe, cijena vučne energije i cijena IT usluga	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2.	Smanjenje amortizacije smanjenjem ulaganja i uzimanjem u obzir stvarnog korisnog vijeka trajanja lokomotiva i vagona	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3.	Posebno povećanje cijena prijevoza pojedinačnim vagonima 2026. i prenošenje učinka na cijene ili smanjenih sredstava u saveznim proračunima za programe potpore počevši od 2027.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4.	Povećanje udjela podugovaranja u segmentu prijevoza blok-vlakovima, uključujući prodaju […] lokomotiva 2025./2026.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
5.	Prodaja i povratni najam […] lokomotiva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
6.	Pretvorba kupnje […] lokomotiva u najam	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
7.	Poboljšanja obrtnog kapitala	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Izvor: podnesak Njemačke od 22. studenog 2024. (Konačni plan restrukturiranja), str. 44.

4.1.4.2. Financiranje plana restrukturiranja

(253) Financiranje plana restrukturiranja i s njim povezanih troškova temelji se prvenstveno na financijskim sredstvima iz privatnih izvora (vlastiti doprinos), a samo djelomično na financijskim sredstvima iz državnih potpora.

(254) Troškovi restrukturiranja i prethodno navedeni izvori financiranja opisani su u sljedećim odjeljcima.

4.1.4.2.1. Troškovi restrukturiranja

(255) Troškovi restrukturiranja društva DB Cargo iznosili bi ukupno 4 187 milijuna EUR, kako je sažeto prikazano u tablici, a sastojali bi se od:

(a) operativnih gubitaka: Njemačka navodi da operativni gubici društva DB Cargo u razdoblju od 2022. do 2024., odnosno 858 milijuna EUR u 2022., 584 milijuna EUR u 2023. i očekivanih 472 milijuna EUR u 2024. ([80]), čine otprilike polovinu troškova restrukturiranja;

(b) drugih troškova restrukturiranja: u razdoblju restrukturiranja DB Cargo imat će i druge troškove povezane s restrukturiranjem ili operativne troškove koji neće biti pokriveni očekivanim prihodima tijekom provedbe plana restrukturiranja i koji su potrebni za njezin uspješan dovršetak, kao što su:

(a) troškovi savjetnika, plaćanja povezana s radom i osobljem društava kćeri društva DB Cargo te troškovi povezani s premještanjem poslovanja u društva kćeri, kao i

(b) drugi kapitalni izdaci u skladu s planom ulaganja unatoč planiranom smanjenju njegova iznosa, obrtni kapital, troškovi refinanciranja zajmova koji dospijevaju i operativni troškovi.

4.1.4.2.2. Izvori financiranja mjera restrukturiranja

4.1.4.2.2.1. Potpora za restrukturiranje

(256) Njemačka navodi iznose dodijeljene društvu DB Cargo na temelju ugovora o prijenosu dobiti i gubitka za pokrivanje njegovih operativnih gubitaka iz 2022., 2023. i 2024. kao izvore potpore za financiranje troškova restrukturiranja, pri čemu je konkretno riječ o gubicima od 858 milijuna EUR u 2022., 584 milijuna EUR u 2023. i očekivanih 472 milijuna EUR u 2024. ([81]), što je ukupno 1 914 milijuna EUR.

4.1.4.2.2.2. Vlastiti doprinos korisnika

(257) Njemačka iznosi sljedeće glavne izvore doprinosa društva DB Cargo troškovima restrukturiranja i navodi da se očekuje da će svi financijski instrumenti koji se koriste kao izvori financiranja troškova restrukturiranja unutar grupe društvu DB Cargo AG biti izdani po tržišnim uvjetima i stavljeni na raspolaganje u razdoblju restrukturiranja kako bi se plan restrukturiranja mogao učinkovito financirati ([82]):

(a) podređene konvertibilne zajmove u iznosu od 842 milijuna EUR koji su dostupni od 15. studenog 2024. do uključivo 31. prosinca 2026. ([83]), a sastoje se od:

(a) na dan 15. studenog 2024. podređenih konvertibilnih zajmova u ukupnom iznosu od 218 milijuna EUR do 31. prosinca 2031.;

(b) na dan 1. travnja 2025. podređenih konvertibilnih zajmova u ukupnom iznosu od 110 milijuna EUR do 31. prosinca 2031.;

(c) u 2025. podređenih konvertibilnih zajmova u ukupnom iznosu od 83 milijuna EUR do 31. prosinca 2031.;

(d) na dan 1. prosinca 2026. podređenih konvertibilnih zajmova u ukupnom iznosu od 315 milijuna EUR do 31. prosinca 2031.;

(e) u 2026. podređenih konvertibilnih zajmova u ukupnom iznosu od 116 milijuna EUR do 31. prosinca 2031.

([80]) Prognoza na dan 22. studenog 2024.

([81]) Iznos gubitaka za koje se očekuje da će biti preneseni za 2024. (prognoza od 22. studenog 2024.) uključuje, bez učinka na predviđenu EBITDA-u i EBT, odgođenu poreznu obvezu procijenjenu na 18 milijuna EUR. Gubitak koji DB Cargo prenosi na DB AG stoga se povećava u odnosu na ono što bi se inače prenijelo bez raskida ugovora o prijenosu dobiti i gubitka.

([82]) Tablica 29: zajmovi, kreditne linije, privremene kreditne linije i mezaninski kapital (podređeni konvertibilni zajmovi) društva DB Cargo AG za razdoblje 2025. – 2029. koje je Njemačka navela u „Planu restrukturiranja društva DB Cargo pomoću državne potpore" dostavljenom 31. listopada 2024., kako je ažuriran.

([83]) Iz članka 2. stavka 1. „Ugovora o mezaninskom zajmu za financijski okvir u iznosu od [842] 000000.0 EUR" (prijevod na hrvatski jezik).

Ti se zajmovi mogu koristiti isključivo za refinanciranje postojećih ugovora o zajmu između ugovornih stranaka ([84]).

Kamatna stopa za isplaćene tranše mora biti jednaka ([85]): (i) stopi kamatne zamjene u EUR za pet godina (2,275 % sredinom studenog 2024.) ([86]) (ii) uvećanoj za raspon utvrđen u skladu s tržišnim uvjetima za refinanciranje zajmodavca (u rujnu 2024. raspon je iznosio […] % godišnje za povlačenja u EUR) i utvrđenom kreditnom sposobnošću zajmoprimca (zajmodavac zajmoprimcu trenutačno dodjeljuje rejting „[…]"), pri čemu se rejtinzi obično preispituju i prilagođavaju svake godine, i (iii) uvećanoj za maržu od […] % godišnje kako bi se uzela u obzir podređenost zajmova. Ta je marža dobivena usporedbom tržišne vrijednosti podređene obveznice grupe DB koja dospijeva 2029. s nadređenim gotovinskim obveznicama grupe DB usporedivog dospijeća. Stoga primjenjiva kamatna stopa trenutačno iznosi […] % na godišnjoj osnovi.

Osim toga, DB Cargo može koristiti zajmove samo ako se u trenutku podnošenja zahtjeva poštuje provedba plana restrukturiranja. To konkretno znači da je DB Cargo postigao sljedeće financijske pokazatelje ([87]):

[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]

Na temelju tih ugovora o zajmu zajmodavac (DB AG) ima pravo u bilo kojem trenutku pretvoriti jednu ili više nepodmirenih tranši ili iznosa nepodmirenih tranši u vlasnički kapital raspodjelom kapitalnih rezervi društva DB Cargo, pod uvjetom da je DB Cargo ostvario pozitivan godišnji višak najmanje dvije kalendarske godine zaredom, do dvostrukog akumuliranog godišnjeg viška od 1. siječnja 2025., pri čemu se od tog iznosa moraju odbiti iznosi koji su već pretvoreni u vlasnički kapital ([88]).

Naposljetku, zajmoprimac nema pravo pružati kreditne ili druge financijske usluge trećim stranama (osim zajmodavca i društva Deutsche Bahn Finance GmbH) ([89]);

(f) kreditne linije u iznosu od 325 milijuna EUR koju je DB AG već osigurao i potpisao i koja je dostupna od 1. kolovoza 2024. do uključivo 31. prosinca 2026. ([90]) Primjenjiva kamatna stopa za pojedinačno povlačenje izračunava se na temelju međubankovne kamatne stope (npr. šestomjesečni Euribor od 2,743 % sredinom studenog 2024., na godišnjoj osnovi) ([91]) koja se primjenjuje na dogovoreno kamatno razdoblje u trenutku podnošenja zahtjeva za zajam (tržišni podaci agencije Reuters) i uvećava se za maržu utvrđenu u skladu s tržišnim uvjetima (trenutačno iznosi […] % godišnje za povlačenja u EUR) za refinanciranje zajmodavca i utvrđenom kreditnom sposobnošću zajmoprimca. Zajmodavac zajmoprimcu trenutačno dodjeljuje rejting „[…]". Rejtinzi se obično preispituju i prilagođavaju svake godine. Stoga primjenjiva kamatna stopa za npr. šestomjesečno razdoblje trenutačno iznosi […] % na godišnjoj osnovi.

([84]) Iz članka 1. stavka 3. „Ugovora o mezaninskom zajmu za financijski okvir u iznosu od [842] 000000.00 EUR" (prijevod na hrvatski jezik).
([85]) Iz članka 5. stavaka 1. i 2. „Ugovora o mezaninskom zajmu za financijski okvir u iznosu od [842] 000000.00 EUR" (prijevod na hrvatski jezik).
([86]) Kako je izračunana iz javno dostupnih izvora kao što je www.investing.com (https://www.investing.com/rates-bonds/eur-5-years-irs-interest-rate-swap-historical-data).
([87]) Iz članka 2. stavka 3. „Ugovora o mezaninskom zajmu za financijski okvir u iznosu od [842] 000 000,00 EUR" (prijevod na hrvatski jezik).
([88]) Iz članka 7.a „Ugovora o mezaninskom zajmu za financijski okvir u iznosu od [842] 000 000,00 EUR" (prijevod na hrvatski jezik).
([89]) Iz članka 12. „Ugovora o mezaninskom zajmu za financijski okvir u iznosu od [842] 000 000,00 EUR" (prijevod na hrvatski jezik).
([90]) Iz članka 1. stavaka 1. i 2. „Okvirnog ugovora o kreditnoj liniji u iznosu od 325 000 000,00 EUR" (prijevod na hrvatski jezik).
([91]) Iz javno dostupnih izvora kao što je www.euribor-rates.eu (https://www.euribor-rates.eu/en/).

U skladu s tim ugovorom o zajmu DB Cargo nema pravo pružati kreditne ili druge financijske usluge trećim stranama (osim zajmodavcu i društvu Deutsche Bahn Finance GmbH) ([92]).

Osim toga, DB Cargo obvezuje se od kreditnih odbora društva DB AG ishoditi prethodno odobrenje za sljedeće odluke o poslovnoj politici ([93]):

(a) pod uvjetom da je u predmetnom razdoblju iskoristio kreditnu liniju u iznosu jednakom ili manjem od 250 milijuna EUR: (i) za investicijske i dezinvesticijske projekte koji nisu obuhvaćeni postojećim srednjoročnim poslovnim planom u ukupnom iznosu većem od 10 milijuna EUR po projektu i (ii) za preuzimanje drugih budućih obveza koje nisu obuhvaćene postojećim srednjoročnim poslovnim planom u ukupnom iznosu većem od 10 milijuna EUR po projektu;

(b) pod uvjetom da je u predmetnom razdoblju iskoristio kreditnu liniju u iznosu većem od 250 milijuna EUR: (i) za investicijske i dezinvesticijske projekte ukupne vrijednosti veće od 5 milijuna EUR po projektu i (ii) za preuzimanje drugih budućih obveza koje premašuju 5 milijuna EUR po projektu;

(c) kad je riječ o projektima prodaje i povratnog najma, DB Cargo pristaje na to da će zajmodavac provjeriti tržišne uvjete.

Naposljetku, kreditna linija odobrava se ako društvo DB Cargo postigne sljedeće financijske pokazatelje i, prema potrebi, poduzme korektivne mjere kako bi spriječilo njihovo prekoračenje. U slučaju prekoračenja pokazatelja vjerovnik ima pravo raskinuti ugovor o kreditu ([94]);

[…]	[…]
[…]	[…]
[…]	[…]
[…]	[…]

(b) privremenu kreditnu liniju u iznosu od 434 milijuna EUR koju je DB AG već osigurao i potpisao i koja je dostupna od 1. kolovoza 2024. do uključivo 31. ožujka 2025. ([95]) po tržišnim uvjetima. Primjenjiva kamatna stopa izračunava se na temelju međubankovne kamatne stope koja se primjenjuje na dogovoreno kamatno razdoblje (npr. šestomjesečni Euribor od 2,743 % sredinom studenog 2024., na godišnjoj osnovi) ([96]) u trenutku podnošenja zahtjeva za zajam (na temelju tržišnih podataka agencije Reuters u stvarnom vremenu) i uvećava se za maržu koja se određuje u skladu s tržišnim uvjetima (trenutačno iznosi […] % godišnje za povlačenja u EUR) za refinanciranje zajmodavca i utvrđenom kreditnom sposobnošću zajmoprimca ([97]). Zajmoprimac trenutačno ima rejting „[…]”. Rejtinzi se obično preispituju i prilagođavaju svake godine. Stoga primjenjiva kamatna stopa za npr. šestomjesečno razdoblje iznosi […] % na godišnjoj osnovi u trenutku donošenja odluke Komisije.

([92]) Iz članka 12. stavka 1. „Okvirnog ugovora o kreditnoj liniji u iznosu od 325 000 000,00 EUR” (prijevod na hrvatski jezik).
([93]) Iz članka 12. stavka 2. „Okvirnog ugovora o kreditnoj liniji u iznosu od 325 000 000,00 EUR” (prijevod na hrvatski jezik).
([94]) Iz članka 12. stavka 3. „Okvirnog ugovora o kreditnoj liniji u iznosu od 325 000 000,00 EUR” (prijevod na hrvatski jezik).
([95]) Iz članka 1. stavaka 1. i 2. „Okvirnog ugovora o kreditnoj liniji za premošćivanje (‚prijelazno financiranje’) u iznosu od 434 000 000,00 EUR” (prijevod na hrvatski jezik).
([96]) Iz javno dostupnih izvora kao što je www.euribor-rates.eu (https://www.euribor-rates.eu/en/).
([97]) Iz članka 5. stavka 1. „Okvirnog ugovora o kreditnoj liniji za premošćivanje (‚prijelazno financiranje’) u iznosu od 434 000 000,00 EUR” (prijevod na hrvatski jezik).

Do potpune otplate svih nepodmirenih iznosa kredita u okviru tih kreditnih linija DB Cargo obvezuje se na to da neće davati nikakva osiguranja drugim vjerovnicima, posebno u obliku opterećenja svoje sadašnje ili buduće imovine, osim ako je zajmodavac prethodno dao pisanu suglasnost za davanje takvih jamstava ([98]);

(c) dezinvesticije u vrijednosti od [460 – 560] milijuna EUR koje će se provesti do 2026. (kako je opisano u uvodnoj izjavi 305. točki (a) i uvodnoj izjavi 318.), a sastoje se od:

(a) očekivane prodaje imovine (lokomotiva) zbog povećanog udjela podugovaranja u segmentu prijevoza blok-vlakovima u iznosu od oko […] milijuna EUR u razdoblju od 2025. do 2026.;

(b) planirane prodaje viška lokomotiva u segmentu kombiniranog prijevoza u iznosu od oko […] milijuna EUR u razdoblju od 2025. od 2026.;

(c) planirane prodaje viška lokomotiva iz njemačko-francuskog koridora u iznosu od oko […] milijuna EUR u razdoblju od 2025. od 2026.;

(d) prodaje odabranih udjela u društvima kćerima ([…]) u iznosu od oko […] milijuna EUR u 2025.; i

(e) očekivane prodaje znatnog udjela u […] društva DB Cargo u razdoblju od 2025. do 2026.;

(f) faktoringa […] za potraživanja društva DB Cargo u vrijednosti od [100 – 140] milijuna EUR, koja imaju povoljan kreditni profil te stoga i niže troškove financiranja;

(g) preuzimanja od strane društva DB JobService GmbH plaća i otpremnina zaposlenika društva DB Cargo u ukupnom iznosu od [100 – 140] milijuna EUR koje proizlaze iz plana restrukturiranja, u skladu s kolektivnim ugovorima i primjenjivim propisima grupe DB AG. Društvu DB AG u interesu je da usluge društva DB JobService GmbH, koji djeluje kao agencija grupe za zapošljavanje i posredovanje pri zapošljavanju, centralizira na „internom" tržištu rada zbog sinergija i ušteda troškova u smislu usklađivanja vještina ili iznosa otpremnina u usporedbi s eksternalizacijom usluga te agencije trećim pružateljima usluga.

(258) Vlastiti doprinos korisnika troškovima restrukturiranja koji proizlazi iz različitih izvora financiranja koje su navela njemačka tijela, kako je sažeto u tablici 19, iznosio bi ukupno 2 291 milijun EUR, odnosno 54 % troškova restrukturiranja od 4 205 milijuna EUR, kako proizlazi iz procjene.

Tablica 19

Sažetak troškova restrukturiranja i izvora njihova financiranja

(u milijunima EUR)

TROŠKOVI RESTRUKTURIRANJA	U MILIJUNIMA EUR	IZVORI FINANCIRANJA	U MILIJUNIMA EUR
Stvarni operativni gubici (2022. – 2023.)	1 442	**Vlastiti doprinos**, od čega	**2 291**
Očekivani operativni gubici (2024.)	472	Podređeni konvertibilni zajmovi društva DB AG	842
Očekivani operativni gubici (2025.)	[…]	Kreditna linija društva DB AG	325
Troškovi povezani s osobljem (JobService GmbH)	[…]	Privremena kreditna linija društva DB AG	434
Drugi troškovi premještanja poslovanja u društava kćeri društva DB Cargo	[…]	Prodaja	4 […]
Refinanciranje zajmova koji dospijevaju, kapitalni rashodi, operativni rashodi, obrtni kapital	2 020	Faktoring potraživanja	[…]
		Doprinos društva JobService GmbH	[…]
Ukupni troškovi restrukturiranja	**4 205**		
		Potpora za restrukturiranje, od čega	**1 914**
		Stvarno pokrivanje na temelju ugovora o prijenosu dobiti i gubitka (2022. – 2023.)	1 442
		Očekivano pokrivanje na temelju ugovora o prijenosu dobiti i gubitka (2024.)	472

([98]) Iz članka 14. stavka 2. „Okvirnog ugovora o kreditnoj liniji za premošćivanje (‚prijelazno financiranje') u iznosu od 434 000 000,00 EUR" (prijevod na hrvatski jezik).

4.1.4.2.3. Financijske projekcije u osnovnom i pesimističnom scenariju

(259) Njemačka objašnjava da su sve pretpostavke na temelju kojih DB Cargo trenutačno provodi sveobuhvatan plan restrukturiranja usmjerene na ponovnu uspostavu profitabilnosti društva. DB Cargo izradio je svoj plan restrukturiranja u bliskoj suradnji s vanjskim konzultantima kao savjetnicima. Njemačka navodi da se plan restrukturiranja već provodi i da su pokrenuta zakonom propisana savjetovanja s predstavnicima radnika društva DB Cargo u pogledu mjera koje se odnose na osoblje.

(260) Njemačka objašnjava da se osnovne pretpostavke o troškovima u razdoblju od 2025. do 2029. temelje na projekcijama grupe DB, osim kad je riječ o kretanju troškova lokomotiva i teretnih vagona, koji podliježu općim očekivanjima u pogledu kretanja inflacije. U razdoblju od 2025. do 2029. predviđa se sljedeće kretanje troškova:

Tablica 20

Pretpostavke o troškovima u razdoblju 2025. – 2029.

Kategorije troškova (kretanje na godišnjoj razini)	2025.	2026.	2027.	2028.	2029.	CAGR 2025. – 2029.
Energija	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ruta	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Mrežna infrastruktura DB-a	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kupnja usluga na međunarodnoj razini	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kupnja usluga na nacionalnoj razini	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Razmjena usluga na međunarodnoj razini	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Razmjena usluga na nacionalnoj razini	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Operativno osoblje	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Opći troškovi osoblja	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Drugi troškovi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Izvor: podnesak Njemačke od 22. studenog 2024. (Konačni plan restrukturiranja), str. 57.

(261) Njemačka tvrdi da pretpostavke iz osnovnog scenarija plana restrukturiranja utječu na sve poslovne segmente društva DB Cargo (prijevoz pojedinačnim vagonima, prijevoz blok-vlakovima, kombinirani prijevoz) i da se temelje na četiri glavna stupa.

(262) Prvo, predlaže se radikalna promjena sustava proizvodnje kako bi se ukinule veze između poslovnih segmenata i povećali poticaji za upravljanje zasebnim poslovnim linijama. Ta će promjena smanjiti složenost poslovanja i tako povećati pouzdanost i kvalitetu proizvodnje društva DB Cargo u svim segmentima. Promjena sustava proizvodnje omogućit će i smanjenje općih troškova.

(263) Drugo, davanjem prednosti profitabilnosti u odnosu na rast DB Cargo stavlja težište na segmente i klijente u odnosu na koje ima ili će nakon provedbe plana restrukturiranja imati konkurentan položaj na tržištu, tj. gdje može proizvoditi uz najniže troškove ili ponuditi jedinstveni portfelj proizvoda.

(264) Treće, DB Cargo otvoren je i aktivno istražuje mogućnosti za povećanje fleksibilnosti poslovanja i udruživanje s trećim stranama kao partnerima za provedbu sporazuma o podugovaranju ili pokretanje zajedničkih pothvata na tržištima s budućim prilikama za rast ako i kad se takve prilike ukažu u budućnosti.

(265) Naposljetku, plan restrukturiranja podrazumijeva bitnu promjenu načina na koji je organiziran prijevoz pojedinačnim vagonima. Njemačka tvrdi da bi ta mjera, zajedno s programom javnog financiranja za prijevoz pojedinačnim vagonima, trebala omogućiti ponovnu uspostavu profitabilnosti tog segmenta koji je u strukturno nepovoljnom položaju.

(266) Njemačka navodi da se u osnovnom scenariju očekuje da će kao rezultat plana restrukturiranja DB Cargo 2026. ostvariti profitabilnost i trajno je održati (s pozitivnim ciljnim EBIT-om od 251 milijuna EUR u 2028. i 268 milijuna EUR u 2030.). To podrazumijeva maržu EBIT-a od 6,3 % u 2028. i 2030., što bi, prema navodima Njemačke, bilo u skladu s trenutačnim referentnim vrijednostima za industriju.

(267) U osnovnom scenariju uzima se u obzir činjenica da DB Cargo, iako će se njegov ukupni tržišni položaj u njemačkom sektoru željezničkog prijevoza tereta kao i prethodnih godina najvjerojatnije dodatno pogoršati, u narednim godinama očekuje relativno stabilan apsolutni obujam proizvodnje u segmentima prijevoza pojedinačnim vagonima i blok-vlakovima (za razliku od smanjenja u segmentu kombiniranog prijevoza), čime će pridonijeti konkurentnosti željezničkog prijevoza tereta, a time i povećanju modalnog udjela željeznice.

(268) Njemačka nadalje tvrdi da se u planu restrukturiranja pretpostavljaju znatni doprinosi radne snage društva DB Cargo u pogledu povećane fleksibilnosti i uvođenja novih, neobveznih (ali plaćenih) modela smjena s duljim radnim vremenom za strojovođe. Odbor za usklađivanje društva DB Cargo postigao je 2. listopada 2024. dogovor o smanjenju radne snage za 4 582 zaposlenika u punom radnom vremenu do kraja prosinca 2026. (oko 25 % radne snage u odnosu na prosinac 2023.), a taj će se broj do kraja prosinca 2029. povećati na 4 943 zaposlenika u punom radnom vremenu (oko 27 % radne snage).

(269) S obzirom na trenutačno gospodarsko okruženje, obilježeno nedostatkom kvalificiranih radnika, sve većom potražnjom privatnog sektora za održivim vrstama prijevoza i financijskom potporom segmentu prijevoza pojedinačnim vagonima, Njemačka smatra da će pozitivni vanjski uvjeti ići u prilog planu restrukturiranja i da će se u razdoblju restrukturiranja ponovno uspostaviti održivost.

(270) Njemačka na temelju prethodno navedenih razmatranja tvrdi da će osnovni scenarij plana restrukturiranja društvu DB Cargo omogućiti da ponovno uspostavi održivost do kraja razdoblja restrukturiranja (31. prosinca 2026.), kad se očekuje da će imati pozitivne neto prihode od 95 milijuna EUR.

(271) Njemačka objašnjava da se očekuje da će se ti financijski rezultati ostvariti zahvaljujući postizanju pozitivnog EBIT-a već do 2026. (188 milijuna EUR) kao rezultat umjerenog rasta prihoda ([…]) u odnosu na troškovnu osnovicu, za koju se očekuje da će u razdoblju restrukturiranja ostati uglavnom nepromijenjena ([…]), u kombinaciji sa znatnim restrukturiranjem radne snage ([…]) i povećanjem produktivnosti koje proizlazi iz fleksibilnijeg poslovanja (troškovi materijala i drugi operativni troškovi […]).

(272) Njemačka tvrdi da je umjereni rast prihoda u osnovnom scenariju u osnovi posljedica mjera iz plana restrukturiranja opisanih u odjeljku 4.1.4. (4.1.4.1.1.2.), a posebno sljedećih:

(a) segment prijevoza pojedinačnim vagonima: ostvarena poboljšanja kvalitete proizvoda omogućit će prilagodbu osnovnih cijena, a predviđa se da će očekivana savezna subvencija za prijevoz pojedinačnim vagonima pridonijeti pozitivnom poslovanju tog segmenta 2026. i ponovnoj uspostavi razumne profitabilnosti na razini neto prihoda od 2027. nadalje. Kretanje cijena odražava prijenos povećanja troškova faktora. Kao rezultat toga, predviđa se da će se u razdoblju od 2025. do 2030. obujam segmenta prijevoza pojedinačnim

vagonima umjereno povećati uz složenu godišnju stopu rasta („CAGR”) od […] % te se očekuje da će cijene sustavno rasti po CAGR-u od […] %. Međutim, Njemačka naglašava da bi bez savezne potpore za prijevoz pojedinačnim vagonima i unatoč primjenjivim mjerama iz plana restrukturiranja taj segment nastavio ostvarivati gubitke;

(a) segment prijevoza blok-vlakovima: DB Cargo očekuje da će na temelju povećanja produktivnosti i kvalitete moći umjereno povećati cijene na tržištu po predviđenom CAGR-u ([99]) od oko […] %. Nadalje, očekuje se potencijal za dodatne prihode na temelju utjecaja strukture tereta koji proizlazi iz promijenjene globalne političke situacije (npr. davanje prednosti energiji i obrani). Stoga se predviđa da će u razdoblju od 2025. do 2030. segment prijevoza blok-vlakovima zabilježiti neznatno povećanje obujma uz CAGR od […] % te se očekuje da će cijene sustavno rasti po CAGR-u od […] %. Kretanje cijena odražava prijenos povećanja troškova faktora;

(b) segment kombiniranog prijevoza: mogućnosti partnerstva istražuju se u tržišnim segmentima s budućim prilikama za rast, tj. u segmentu pomorskog kombiniranog prijevoza. Predviđa se da će u razdoblju od 2025. do 2030. segment pomorskog kombiniranog prijevoza zabilježiti neznatno povećanje obujma uz CAGR od […] % te se očekuje da će cijene sustavno rasti po CAGR-u od […] %. Kretanje cijena odražava prijenos povećanja troškova faktora.

(273) S druge strane, Njemačka objašnjava da je smanjenje troškova u osnovnom scenariju prvenstveno posljedica mjera iz plana restrukturiranja prethodno opisanih u odjeljku 4.1.4. (4.1.4.1.1.2.), a posebno sljedećih:

(a) segment prijevoza pojedinačnim vagonima: radikalne promjene sustava proizvodnje (enkapsulacija) te temeljite revizije i redizajna mreže pojedinačnih vagona društva DB Cargo, među ostalim na temelju povećanja učestalosti putovanja na velike udaljenosti, revizije usluga razvoza i distribucije te standardizacije komercijalne ponude;

(b) segment prijevoza blok-vlakovima: tranzicije u pružatelja pametnih logističkih usluga na temelju (i) optimizacije portfelja klijenata prema složenim i inovativnim rješenjima za željeznički prijevoz i uvođenja namjenskih usluga prijevoza za važne klijente te (ii) povećanja pouzdanosti i kvalitete proizvodnje, među ostalim odvajanjem proizvodnje blok-vlakova od prijevoza pojedinačnim vagonima i povećanjem produktivnosti zahvaljujući fleksibilnijim ugovorima o radu s duljim radnim vremenom za strojovođe (na dobrovoljnoj osnovi) i angažiranju vanjskih pružatelja usluga;

(c) segment kombiniranog prijevoza: enkapsulacije proizvodnje i uspostavljanja samostalnih djelatnosti s namjenskim resursima, za koje DB Cargo očekuje da će dovesti do snažnijeg poticaja za upravljanje (na temelju odgovornosti u svim fazama), a time i učinkovitosti. Ključne mjere su optimizacija portfelja postupnim ukidanjem neprofitabilnog prijevoza (npr. smanjenje obujma prodaje prijevoznicima za oko […] %), promjena ponuđene mreže za kopneni kombinirani prijevoz i uvođenje revidiranog modela proizvodnje kojim se postupno uklanja postojeći model ranžiranja svih pomorskih vagona u jednom čvorištu u Maschenu (blizu luke Hamburg). Osim toga, postupci će se pojednostavniti u skladu s konkretnim poslovnim potrebama. Nadalje, Odbor za usklađivanje postigao je 2. listopada 2024. dogovor o izmjeni postojećih propisa o radu društva DB Cargo u pogledu kombiniranog prijevoza. Njemačka objašnjava da to dovodi do znatnog pojednostavnjenja poslovnog modela društva DB Cargo za kombinirani prijevoz, što će omogućiti isto povećanje produktivnosti kao ono koje bi se postiglo na temelju prethodnog prijedloga o smanjenju pružanja usluga vuče društva DB Cargo i prijenosu tih usluga na društva kćeri za vuču koja imaju fleksibilnije ugovore o radu, a time i veće razine produktivnosti strojovođa (npr. zaustavljanje u ispostavama, posebna naknada za vrijeme provedeno na putu). Njemačka nadalje objašnjava da će postizanje tog dogovora u listopadu 2024. društvu DB Cargo omogućiti da smanji broj strojovođa, opće troškove proizvodnje i broj osoblja u kontrolnom tornju zahvaljujući novim propisima o radu koji omogućuju veću produktivnost. Stoga DB Cargo neće morati preusmjeriti poslovanje na društva kćeri za vuču. Te mjere dovode do smanjenja broja

([99]) CAGR znači složena godišnja stopa rasta.

osoblja za oko 330 strojovođa u ekvivalentu punog radnog vremena, oko 130 zaposlenika u ekvivalentu punog radnog vremena u području općih troškova planiranja i upravljanja proizvodnjom te oko 155 zaposlenika kontrolnog tornja u ekvivalentu punog radnog vremena u odnosu na stvarni broj tih radnih mjesta u srpnju 2023. Na temelju toga Njemačka smatra da DB Cargo može ostvariti znatne uštede troškova i u tom segmentu.

(274) Nadalje, Njemačka dodaje da plan restrukturiranja uključuje mjere koje se odnose na opće administrativne troškove i opće troškove proizvodnje. Njemačka s jedne strane očekuje da će načelo davanja prednosti dobiti u odnosu na rast i optimizacija portfelja omogućiti smanjenje općih troškova, npr. u pogledu osoblja i svih troškova povezanih s osobljem, kao što su troškovi najma uredskog prostora. S druge strane objašnjava da će se u okviru plana restrukturiranja provesti nekoliko mjera učinkovitosti, uključujući dalekosežnu standardizaciju IT struktura, smanjenje dvostrukih organizacijskih struktura te revidirane postupke planiranja, otpreme i kontrolnog tornja, i da bi te mjere trebale pridonijeti smanjenju troškova i omogućiti nuđenje profitabilnih usluga po konkurentnoj cijeni. Te će mjere omogućiti ukupno smanjenje za više od 400 ekvivalenata punog radnog vremena u odnosu na stvarni broj tih radnih mjesta u srpnju 2023. (uz prethodno opisane mjere za kombinirani prijevoz).

(275) Njemačka nadalje naglašava da se plan restrukturiranja društva DB Cargo razlikuje od prethodnih mjera za povećanje učinkovitosti i profitabilnosti društva. Posebno objašnjava da on nadilazi postupnije mjere za povećanje operativne učinkovitosti jer se njime temeljito mijenjaju proizvodni procesi te organizacijska struktura i poslovna strategija društva DB Cargo.

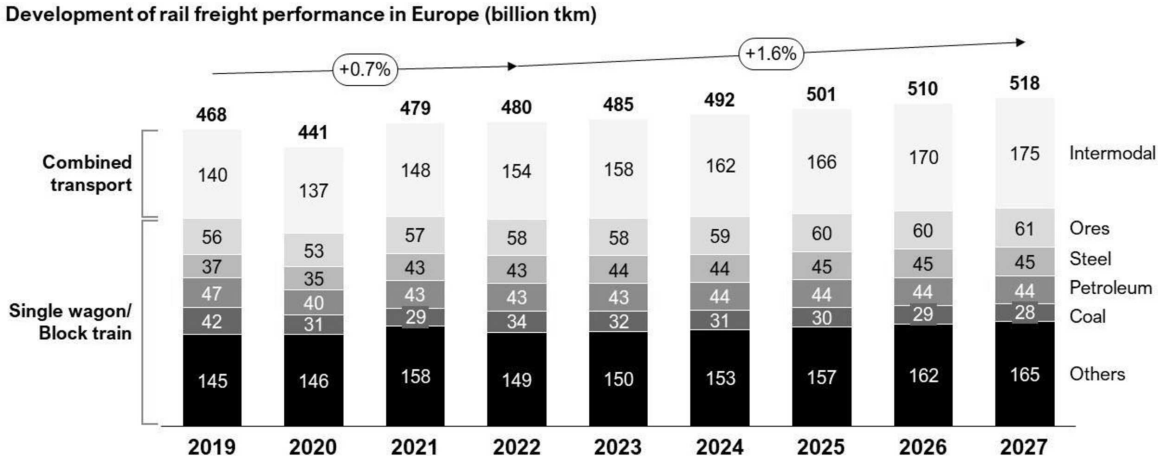
(276) Njemačka dodaje da bi vanjski uvjeti za uspješnu provedbu plana restrukturiranja bili povoljniji nego u prošlosti zbog sljedećih razloga:

(a) osim rasta ključnih industrija koji se odvija u pozadini, očekuje se da će politička potpora (kao što su sustavi trgovanja emisijama) i ulaganja u željezničku infrastrukturu potaknuti rast tržišta željezničkog prijevoza tereta. Naime, iako je modalni udio željezničkog prijevoza tereta u prošlosti stagnirao, Njemačka ističe da su sad njemačka vlada i Europska komisija odlučne u namjeri da povećaju modalni udio željezničkog prijevoza tereta te da će veći prioritet koji daju dekarbonizaciji prometnog sektora u kontekstu politika zaštite klime dovesti do većih infrastrukturnih ulaganja u željeznički prijevoz tereta i izravne financijske potpore kako bi se nadoknadili postojeći strukturni nedostaci mreža za prijevoz pojedinačnim vagonima u odnosu na prijevoz kamionima;

(b) nadalje, Njemačka smatra da se, usporedno s potražnjom u javnom sektoru, povećava i potražnja privatnog sektora za ugljično neutralnim vrstama prijevoza i da bi to trebalo dovesti do veće spremnosti postojećih i budućih klijenata da plate rješenja za željeznički prijevoz tereta, što će pak, prema očekivanjima Njemačke, pridonijeti jačanju željeznice u intermodalnom tržišnom natjecanju s cestovnim prijevozom;

(c) naposljetku, Njemačka tvrdi da se demografska struktura društva DB Cargo trenutačno brzo mijenja i kao takva pridonosi provedbi plana restrukturiranja jer zaposlenici koji su došli u društvo u okviru velikih programa zapošljavanja 80-ih godina 20. stoljeća sad počinju odlaziti u mirovinu, zbog čega stopa napuštanja radnih mjesta zbog umirovljenja iznosi više od 3,5 % godišnje, a riječ je o procesu koji će trajati do kraja 20-ih godina 21. stoljeća. Njemačka tvrdi da taj proces pridonosi planu restrukturiranja društva DB Cargo jer viškovi neće dovesti do velike potrebe za otpuštanjima.

(277) Na temelju prethodno navedenog očekuje se da će u narednim godinama tržište željezničkog prijevoza tereta ponovno rasti uz CAGR od 1,6 % u razdoblju od 2022. do 2027. unatoč tomu što su vanjske okolnosti kao što su trgovinski sukobi i pandemija bolesti COVID-19 dovele do smanjene gospodarske aktivnosti, a time i do nešto manje potražnje za željezničkim prijevozom tereta u nedavnoj prošlosti (slično kao u drugim segmentima prijevoza tereta).



Izvor: podnesak Njemačke od 31. listopada 2023., str. 2024, 58, podaci konzultantskog društva SCI Verkehr.

(278) Pri pojedinačnom razmatranju svakog zasebnog poslovnog segmenta Njemačka u pogledu rasta obujma navodi sljedeće:

(a) prijevoz pojedinačnim vagonima / prijevoz blok-vlakovima: Njemačka objašnjava da se veliki broj raznih proizvoda prevozi pojedinačnim vagonima ili blok-vlakovima. Neke od najvažnijih vrsta proizvoda su rude, čelik, nafta, ugljen, kemikalije, proizvodi automobilske industrije, otpad i roba široke potrošnje. Slično kombiniranom prijevozu, u posljednjih nekoliko godina makroekonomski poremećaji utjecali su na prijevoz pojedinačnim vagonima i blok-vlakovima, što je dovelo do pada od 7 % u 2020. i brzog oporavka sljedeće godine (2021.: 8,6 %);

(b) u razdoblju od 2022.do 2027. očekuje se ukupni umjereni rast količine tereta prevezenog željeznicom uz CAGR od 0,8 % godišnje. Njemačka tvrdi da je na taj rast utjecao razvoj temeljnih industrija. Zahvaljujući prelasku gospodarstva na proizvodnju polugotovih proizvoda ili razvoju u smjeru obnovljivih izvora energije potražnja za nekim sirovinama (posebno rudama i ugljenom) u Europi se ne povećava. Stoga se očekuje da će potražnja za prijevozom blok-vlakovima i pojedinačnim vagonima ostati stabilna ili se smanjiti u tim industrijama. Očekuje se da će druge vrste proizvoda (npr. čelik, kemikalije, proizvodi automobilske industrije, roba široke potrošnje) stvoriti dodatnu potražnju za prijevozom blok-vlakovima i pojedinačnim vagonima. Na primjer, očekuje se snažan rast automobilske industrije (CAGR od 8,6 % u razdoblju od 2022. do 2027.), koja se oporavlja od prošlih izazova, npr. poremećaja u lancu opskrbe. Istodobno se razvijaju nova tržišta za koja se očekuje da će ponuditi potencijal za daljnji rast željezničkog prijevoza tereta. Njemačka objašnjava da primjeri tih poslovnih prilika uključuju rješenja za željeznički prijevoz zelenog vodika s obzirom na potrebu za željezničkim vezama radi uklanjanja nedostataka u postojećim mrežama cjevovoda, logističke koncepte za proizvodnju automobilskih baterija, kao i dekarbonizaciju industrije čelika u Europi koja će dovesti do novih rješenja kružnog gospodarstva, pri čemu će u narednim godinama otpadni metali imati mnogo veću ulogu u proizvodnji čelika. Kao rezultat tih promjena količina tereta koji će biti potrebno prevesti može dovesti do oživljavanja željezničkog prijevoza tereta;

(c) kombinirani prijevoz: Njemačka navodi da kombinirani prijevoz čini trećinu europskog tržišta željezničkog prijevoza tereta te da bilježi rast po stopama koje su povijesno iznad prosjeka i pokazuje snažan oporavak nakon pandemije bolesti COVID-19 po stopi od 8,6 % u 2021. i 3,2 % u 2022., što je u razdoblju od 2017. do 2022. rezultiralo CAGR-om od 4,2 % na godišnjoj osnovi. Njemačka objašnjava da se očekuje da će rast u narednim godinama ostati visok uz CAGR od 2,6 % (2022. – 2027.) uglavnom zahvaljujući rastu BDP-a. Nadalje tvrdi da će kombinirani prijevoz imati koristi od povećanog obujma, posebno gotovih proizvoda, sve većeg pomorskog prometa u ključnim europskim lukama, povećanja kontejnerizacije i novih tehnologija za rukovanje poluprikolicama. Osim toga, kombinirani prijevoz postaje pristupačniji zbog ulaganja u infrastrukturu (posebno u terminale) koja omogućuju povećanje kapaciteta koje prati rast potražnje.

(279) Uzimajući u obzir prethodno navedena očekivanja u pogledu rasta tržišta, Njemačka tvrdi da su pretpostavke o rastu obujma društva DB Cargo konzervativne te da se u kratkoročnom i srednjoročnom razdoblju DB Cargo ne oslanja na rast koji ovisi o tržištu u segmentu prijevoza pojedinačnim vagonima. Njemačka smatra da se, kad je riječ o segmentima prijevoza blok-vlakovima i kombiniranog prijevoza, planiranje društva DB Cargo temelji na pretpostavkama skromnije stope rasta tržišta.

(280) Njemačka naposljetku tvrdi da prethodno navedena razmatranja iz plana restrukturiranja treba ocijeniti s obzirom na ne samo snažno intermodalno tržišno natjecanje s cestovnim prijevozom već i na vrlo konkurentno tržište željezničkog prijevoza tereta iz intramodalne perspektive. U tom kontekstu Njemačka objašnjava da je zajednički udio drugih prijevoznika osim društva DB Cargo koji iznosi 57 % količine tereta prevezenog željeznicom u Njemačkoj (u tonskim kilometrima 2022.) znatan u usporedbi s drugim državama članicama u Europi. S tim u vezi navodi da je, unatoč tomu što je DB Cargo bivši pozicionirani prijevoznik, njegov udio u količini tereta prevezenog željeznicom u Njemačkoj drugi najmanji udio među svim pozicioniranim prijevoznicima u njihovim matičnim zemljama, gledajući sve države članice u kojima je DB Cargo aktivan. Njemačka nadalje navodi da, na primjer, LINEAS ima udio od 57 % u Belgiji, Groupe SNCF ima udio od 67 % u Francuskoj, a CD Cargo ima udio od 65 % u Češkoj. Isto tako, udio društva DB Cargo u količini tereta prevezenog željeznicom u Njemačkoj smanjio se za 11 postotnih bodova od 2016.

4.1.4.2.3.1. Financijski pokazatelji iz osnovnog scenarija

(281) Na temelju prethodno navedenih pretpostavki korištenih za financijske projekcije u planu restrukturiranja društva DB Cargo Njemačka objašnjava da se u osnovnom scenariju plana restrukturiranja u obzir uzima niz događaja iz 2023. i s početka 2024., kao što su štrajkovi strojovođa (od siječnja do travnja 2024.), smanjenje sredstava u saveznim proračunima za programe potpore, negativno kretanje obujma (bez štrajka i uključujući gubitak obujma prijevoza zbog prijenosa cijena) zbog usporavanja gospodarskog rasta, inflacije i povećanja plaća osoblja, povećano cjenovno tržišno natjecanje i kašnjenje u provedbi nekih mjera iz plana restrukturiranja društva. Njemačka navodi da u tom kontekstu osnovni scenarij uključuje i protumjere (uvodna izjava 242.) za uklanjanje negativnih učinaka tih događaja kako bi DB Cargo ponovno uspostavio održivost u razdoblju restrukturiranja.

(282) U tablici 21 prikazan je kvantificirani učinak osnovnog scenarija u obliku predviđenog računa dobiti i gubitka društva DB Cargo u razdoblju restrukturiranja (od 1. siječnja 2022. do 31. prosinca 2026.).

Tablica 21

Račun dobiti i gubitka društva DB Cargo iz osnovnog scenarija

(u milijunima EUR)

	Stvarni iznos 2021.	Stvarni iznos 2022.	Stvarni iznos 2023.	Prognoza za 2024.	Plan za 2025.	Plan za 2026.	Plan za 2027.	Plan za 2028.	Plan za 2029.	Plan za 2030.
Prihodi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ostali operativni prihodi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ukupni rezultati	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Trošak materijala	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Troškovi osoblja	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ostali operativni troškovi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Usluge među društvima	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(u milijunima EUR)

	Stvarni iznos 2021.	Stvarni iznos 2022.	Stvarni iznos 2023.	Prognoza za 2024.	Plan za 2025.	Plan za 2026.	Plan za 2027.	Plan za 2028.	Plan za 2029.	Plan za 2030.
EBITDA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Amortizacija	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Marža EBIT-a	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Neto kamate	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Prihodi od ulaganja	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ostali financijski prihodi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Izvanredni prihodi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Porezi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EAT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Prijenos dobiti i gubitka	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Neto prihodi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Izvor: podnesak Njemačke od 22. studenog 2024. (Konačni plan restrukturiranja), str. 16.

(283) Kako je vidljivo iz tablice 21, Njemačka očekuje da će DB Cargo još 2024. zabilježiti gubitak od 348 milijuna EUR na razini EBIT-a, dok se u osnovnom scenariju plana restrukturiranja društva DB Cargo od 2026. navode pozitivni iznosi EBIT-a, počevši s […] milijuna EUR na kraju razdoblja restrukturiranja (kraj 2026.), zahvaljujući u načelu novim konceptima proizvodnje koji omogućuju povećanje produktivnosti i smanjenje troškova osoblja kao odgovor na gubitke obujma.

(284) Neto prihodi će prema planu i dalje biti negativni do 2025. ([…] EUR), ali će postati pozitivni do kraja razdoblja restrukturiranja ([…] EUR), nakon čega će stabilno rasti.

(285) Kad je riječ o predviđenim parametrima bilance društva DB Cargo, iz tablice 22 vidljivo je da Njemačka očekuje da će DB Cargo zadržati pozitivno stanje vlasničkog kapitala tijekom razdoblja restrukturiranja (od 1. siječnja 2022. do 31. prosinca 2026.) i nakon njega.

Tablica 22

Bilanca društva DB Cargo iz osnovnog scenarija

(u milijunima EUR)

	Stvarni iznos 2021.	Stvarni iznos 2022.	Stvarni iznos 2023.	Prog-noza za 2024.	Plan za 2025.	Plan za 2026.	Plan za 2027.	Plan za 2028.	Plan za 2029.	Plan za 2030.
Ukupna imovina	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dugotrajna imovina	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nekretnine, postrojenja i oprema	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nematerijalna imovina	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Financijska imovina	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kratkotrajna imovina	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Zalihe	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Potraživanja od kupaca	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ostala potraživanja i imovina	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Financijska potraživanja	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Gotovina i gotovinski ekvivalenti	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ukupne obveze	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Vlasnički kapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Obveze	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rezerviranja	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Financijske obveze	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Obveze prema dobavljačima	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ostale obveze	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Izvor: podnesak Njemačke od 22. studenog 2024. (Konačni plan restrukturiranja), str. 17.

(286) Na temelju predviđenih financijskih izvještaja društva DB Cargo Njemačka navodi da se očekuje da će se tijekom razdoblja restrukturiranja glavni financijski pokazatelji uspješnosti tog društva razvijati kako je sažeto prikazano u tablici 23.

Tablica 23

Osnovni scenarij iz plana restrukturiranja društva DB Cargo

Financijski pokazatelji uspješnosti tijekom i nakon razdoblja restrukturiranja

(u milijunima EUR)

Ključni pokazatelji uspješnosti	Stvarni iznos 2023.	Prognoza za 2024.	Plan za 2025.	Plan za 2026.	Plan za 2027.	Plan za 2028.	Plan za 2029.	Plan za 2030.
Uloženi kapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Stanje vlasničkog kapitala (na kraju godine)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dužničke obveze	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Stanje gotovinskih sredstava (na kraju godine)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Marža EBITDA-e (%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Marža EBIT-a (%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
RoE (%) (isključujući prijenos dobiti i gubitka) ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
RoCE (%) ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) 1 RoE (povrat na kapital) = dobit nakon oporezivanja (EAT) / vlasnički kapital.
([2]) 2 RoCE (povrat na uloženi kapital) = EBIT / uloženi kapital.
Izvor: podnesak Njemačke od 22. studenog 2024. (Konačni plan restrukturiranja), str. 19.

(287) Kao što se može zaključiti iz tablice 23, Njemačka tvrdi da će osnovni scenarij iz plana restrukturiranja društva DB Cargo dovesti do poboljšanja njegovih financijskih pokazatelja uspješnosti tijekom razdoblja restrukturiranja, a do njegova kraja ROCE tog društva će prema planu premašiti WACC ([100]).

(288) U tablici 24 prikazani su najnoviji podaci (tj. iz 2021. i 2023.) o profitabilnosti nekih konkurenata društva DB Cargo u Europskoj uniji. Ta usporedba obuhvaća tri skupine koje se razlikuju prema pokrivenosti tržišta s obzirom na proizvod i prema profilu profitabilnosti: (i) integratori sa i bez djelatnosti prijevoza pojedinačnim vagonima, (ii) pružatelji usluga vuče i (iii) integrirani prijevoznici u kombiniranom prijevozu.

(289) Prema podacima koje je dostavila Njemačka, u skupini sastavljenoj od usporedivih europskih željezničkih prijevoznika tereta marža EBIT-a u razdoblju od 2021. do 2023. u prosjeku je iznosila 2 % (s medijanom od 2 %). Na temelju prognoza za 2025. očekuje se da će marža EBIT-a društva DB Cargo od […] % biti nešto manja od prosjeka industrije. Međutim, DB Cargo očekuje da će do kraja razdoblja transformacije (kraj prosinca 2026.) povećati svoju maržu EBIT-a na […] %. To je bolji rezultat u odnosu na podskupinu integratora bez djelatnosti prijevoza pojedinačnim vagonima, koji su u prosjeku ostvarili maržu EBIT-a od 5 %.

([100]) Njemačka navodi da ponderirani prosječni trošak kapitala (WACC) društva DB Cargo iznosi […] %. WACC je zbroj troška duga i troška vlasničkog kapitala pomnoženih relevantnim ponderima. Trošak vlasničkog kapitala od 20 % izračunava se primjenom modela vrednovanja kapitalne imovine i sastoji se od (i) nerizične stope od 2,5 % i (ii) premije rizika specifične za društvo, koja je se dobiva tako da se premija tržišnog rizika od […] % pomnoži beta faktorom ([…]). Pretpostavlja se da trošak duga iznosi 4,5 % na temelju internog kreditnog rejtinga „[…]". Ponderiranje se temelji na očekivanoj razini duga na kraju fiskalne godine 2024. od […] milijuna EUR i razini vlasničkog kapitala od […] milijuna EUR, odnosno na omjeru duga i vlasničkog kapitala od 370 %. Na temelju tih pretpostavki Njemačka navodi da se predviđa da će WACC društva DB Cargo iznositi oko […] %.

Tablica 24

Ključni pokazatelji skupine usporedivih prijevoznika za razdoblje 2021. – 2023.

Ime	Zemlja	Poslovni segment	Prihodi 2023. (u milijunima EUR) (1)	Marža EBIT-a Ø 2021. – 2023.
ČD Cargo	Češka	Integrator (BT, CT)	613	6 %
Rail Cargo Austria	Austrija	Integrator (SW, BT, CT)	1 907	1 %
ZSSK Cargo	Slovačka	Integrator (SW, BT, CT)	304	2 %
PKP Cargo	Poljska	Integrator (SW, BT, CT)	1 263	2 %
TX Logistik	Njemačka	Integrator (BT, CT)	250 (1)	4 %2)
LINEAS	Belgija	Integrator (SW, BT, CT)	463	– 24 %
Green Cargo AB	Švedska	Integrator (SW, BT, CT)	426	3 %
Fret SNCF	Francuska	Integrator (SW, BT, CT)	730	– 3 %
RheinCargo	Njemačka	TOC	175 (1)	2 % (2)
Lokomotion	Njemačka	TOC	112 (1)	3 % (2)
Hector Rail Germany	Njemačka	TOC	34	– 2 %
HHLA Intermodal (Metrans) (3)	Češka	Integrirani prijevoznik u kombiniranom prijevozu	621	16 %
PCC Intermodal	Poljska	Integrirani prijevoznik u kombiniranom prijevozu	136	6 %
boxXpress	Njemačka	Integrirani prijevoznik u kombiniranom prijevozu	129	2 %
Loconi	Poljska	Integrirani prijevoznik u kombiniranom prijevozu	49 (1)	5 % (2)
Hupac	Švicarska	Integrirani prijevoznik u kombiniranom prijevozu	740	1 %
Naviland Cargo	Francuska	Integrirani prijevoznik u kombiniranom prijevozu	167 (1)	6 %
Aritmetička sredina			***508***	***2 %***
Medijan			***426***	***2 %***
Aritmetička sredina – integratori bez SW-a			***432***	***5 %***

Napomena: SW = prijevoz pojedinačnim vagonima, BT = prijevoz blok-vlakovima, CT = kombinirani prijevoz, TOC = društvo za pružanje željezničkih usluga.

(1) 1) Najnoviji dostupni podaci odnose se na 2022.

(2) 2) Prosječna marža EBIT-a odnosi se na razdoblje 2021. – 2022. zbog razloga navedenog pod 1).

(3) 3) Metrans je dio intermodalnog segmenta HHLA-a i 2023. ostvario je više od 95 % prihoda HHLA-a u tom segmentu.

Izvor: podnesak Njemačke od 22. studenog 2024. (Konačni plan restrukturiranja), str. 27.

4.1.4.2.3.2. Financijski pokazatelji iz pesimističnog scenarija

(290) Njemačka objašnjava da se pesimistični scenarij iz plana restrukturiranja društva DB Cargo temelji na osnovnom scenariju koji je prilagođen određenim mogućim nepovoljnim kretanjima.

(291) Ta moguća nepovoljna kretanja sažeta su u tablici 25.

Tablica 25

Rizici iz pesimističnog scenarija društva DB Cargo

Rizici iz pesimističnog scenarija za 2024.	2025.	2026.	2027.	2028.	2029.	2030.
1. Neto rizik smanjenja sredstava u saveznim proračunima za programe potpore za željeznički prijevoz tereta	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2. Smanjenje programa financiranja za prijevoz pojedinačnim vagonima	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3. Veći operativni troškovi zbog odgode uvođenja sustava telematskih aplikacija za teretni promet (TAF) / tehničkih specifikacija za interoperabilnost (TSI) društva DB InfraGO	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4. Manje povećanje obujma nego što je prvotno planirano zbog prenošenja povećanih naknada za pristup pruzi i za objekte za manevriranje na klijente te zbog produljene gospodarske slabosti industrije čelika u Njemačkoj (učinak na EBIT nakon uklanjanja samo varijabilnih troškova, u prvom redu troškova pristupa pruzi i energije)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Δ Ukupni rizici koji su se ostvarili	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Izvor: podnesak Njemačke od 22. studenog 2024. (Konačni plan restrukturiranja), str. 53.

(292) Kako je vidljivo iz tablice 25, Njemačka smatra da bi, uz one koji su već uključeni u osnovni scenarij, u pesimističnom scenariju trebalo uzeti u obzir rizike kao što su, među ostalim, daljnja smanjenja saveznih programa potpore i manje povećanje obujma nego što se pretpostavljalo u osnovnom scenariju zbog produljene gospodarske slabosti industrije čelika u Njemačkoj.

(293) Njemačka navodi i da su utvrđene protumjere koje bi se mogle provesti u slučaju da se pesimistični scenarij ostvari. Očekuje se da će se tim protumjerama (prvenstveno daljnjim smanjenjem troškova i broja osoblja te aktivnostima prodaje i povratnog najma lokomotiva) ublažiti prethodno navedeni dodatni rizici iz pesimističnog scenarija kako je navedeno u tablici u nastavku.

Tablica 26

Protumjere iz pesimističnog scenarija društva DB Cargo

Protumjere iz pesimističnog scenarija	2025.	2026.	2027.	2028.	2029.	2030.
EBIT iz osnovnog scenarija za 2024.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Δ Ukupni rizici koji su se ostvarili	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1. Operativne protumjere	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Protumjere iz pesimističnog scenarija	2025.	2026.	2027.	2028.	2029.	2030.
2. Prodaja i povratni najam lokomotiva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT iz pesimističnog scenarija za 2024.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Izvor: podnesak Njemačke od 22. studenog 2024. (Konačni plan restrukturiranja), str. 55.

(294) Te protumjere trebale bi omogućiti društvu DB Cargo da postane profitabilno 2026. (planirani EBIT od […] EUR) i ostane profitabilno u narednim godinama unatoč negativnim razinama EBIT-a od […] EUR u 2025., kako je potvrđeno u predviđenom računu dobiti i gubitka društva iz pesimističnog scenarija i prikazano u nastavku.

Tablica 27

Račun dobiti i gubitka društva DB Cargo iz pesimističnog scenarija

(u milijunima EUR)

	Stvarni iznos 2021.	Stvarni iznos 2022.	Stvarni iznos 2023.	Prognoza za 2024.	Plan za 2025.	Plan za 2026.	Plan za 2027.	Plan za 2028.	Plan za 2029.	Plan za 2030.
Prihodi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ostali operativni prihodi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ukupni rezultati	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Trošak materijala	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Troškovi osoblja	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ostali operativni troškovi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Usluge među društvima	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Amortizacija	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Marža EBIT-a	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Neto kamate	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Prihodi od ulaganja	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(u milijunima EUR)

	Stvarni iznos 2021.	Stvarni iznos 2022.	Stvarni iznos 2023.	Prognoza za 2024.	Plan za 2025.	Plan za 2026.	Plan za 2027.	Plan za 2028.	Plan za 2029.	Plan za 2030.
Ostali financijski prihodi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Izvanredni prihodi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Porezi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EAT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Prijenos dobiti i gubitka	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Neto prihodi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Izvor: podnesak Njemačke od 22. studenog 2024. (Konačni plan restrukturiranja), str. 49.

(295) Unatoč tomu što će do 2025. ostati izrazito negativni ([…] EUR), Njemačka očekuje da će prema pesimističnom scenariju i neto prihodi društva DB Cargo postati pozitivni do kraja razdoblja restrukturiranja ([…] EUR), nakon čega će stabilno rasti.

(296) Kad je riječ o predviđenim parametrima bilance društva DB Cargo prema pesimističnom scenariju, iz tablice 28 vidljivo je da Njemačka očekuje da će DB Cargo zadržati pozitivno stanje vlasničkog kapitala tijekom i nakon razdoblja restrukturiranja.

Tablica 28

Bilanca društva DB Cargo iz pesimističnog scenarija

(u milijunima EUR)

	Stvarni iznos 2021.	Stvarni iznos 2022.	Stvarni iznos 2023.	Prognoza za 2024.	Plan za 2025.	Plan za 2026.	Plan za 2027.	Plan za 2028.	Plan za 2029.	Plan za 2030.
Ukupna imovina	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dugotrajna imovina	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nekretnine, postrojenja i oprema	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nematerijalna imovina	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Financijska imovina	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kratkotrajna imovina	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Zalihe	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(u milijunima EUR)

	Stvarni iznos 2021.	Stvarni iznos 2022.	Stvarni iznos 2023.	Prognoza za 2024.	Plan za 2025.	Plan za 2026.	Plan za 2027.	Plan za 2028.	Plan za 2029.	Plan za 2030.
Potraživanja od kupaca	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ostala potraživanja i imovina	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Financijska potraživanja	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Gotovina i gotovinski ekvivalenti	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ukupne obveze	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Vlasnički kapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Obveze	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rezerviranja	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Financijske obveze	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Obveze prema dobavljačima	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ostale obveze	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Izvor: podnesak Njemačke od 31. listopada 2024., str. 49 i 50.

(297) Na temelju prethodno navedenih predviđenih financijskih izvještaja društva DB Cargo Njemačka navodi da će se prema planu glavni financijski pokazatelji uspješnosti tog društva tijekom razdoblja restrukturiranja razvijati kako je sažeto prikazano u tablici u nastavku.

Tablica 29

Pesimistični scenarij iz plana restrukturiranja društva DB Cargo

Financijski pokazatelji uspješnosti tijekom razdoblja restrukturiranja

Ključni pokazatelji uspješnosti (u milijunima EUR)	Stvarni iznos 2023.	Prog-noza za 2024.	Plan za 2025.	Plan za 2026.	Plan za 2027.	Plan za 2028.	Plan za 2029.	Plan za 2030.
Uloženi kapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Stanje vlasničkog kapitala (na kraju godine)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dužničke obveze	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Stanje gotovinskih sredstava (na kraju godine)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Marža EBITDA-e (%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Ključni pokazatelji uspješnosti (u milijunima EUR)	Stvarni iznos 2023.	Prog-noza za 2024.	Plan za 2025.	Plan za 2026.	Plan za 2027.	Plan za 2028.	Plan za 2029.	Plan za 2030.
Marža EBIT-a (%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
RoE (%) (isključujući prijenos dobiti i gubitka) ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
RoCE (%) ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) 1 RoE (povrat na kapital) = dobit nakon oporezivanja (EAT) / vlasnički kapital.
([2]) 2 RoCE (povrat na uloženi kapital) = EBIT / uloženi kapital.
Izvor: podnesak Njemačke od 31. listopada 2024., str. 50.

(298) Kao što se može zaključiti iz tablice 29, Njemačka tvrdi da će osnovni scenarij iz plana restrukturiranja društva DB Cargo dovesti do poboljšanja financijskih pokazatelja uspješnosti tog društva tijekom razdoblja restrukturiranja te da će prema planu ROCE društva premašiti njegov WACC do kraja razdoblja restrukturiranja.

4.1.5. *Mjere kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja i trgovine*

(299) Kako bi se ublažili negativni učinci potpore za restrukturiranje na tržišno natjecanje i trgovinu, Njemačka je nakon brojnih rasprava s Komisijom predložila popratne mjere koje su dodane planu transformacije i koje bi bile na snazi do 31. prosinca 2026., kako slijedi.

4.1.5.1. Opće obveze u području poslovne politike

(300) Njemačka se u okviru mogućnosti koje ima na temelju prava trgovačkih društava obvezuje osigurati da DB Cargo provodi razboritu, jasno utvrđenu i održivu poslovnu politiku za vrijeme provedbe plana transformacije kako bi ponovno uspostavio i održao dugoročnu održivost u skladu s odredbama plana transformacije.

(301) Njemačka se obvezuje osigurati i da DB Cargo neće promicati dodjelu potpore o kojoj je riječ u ovom predmetu ili bilo koje prednosti koja iz nje proizlazi.

4.1.5.1.1. Zabrana stjecanja

(302) Njemačka u granicama svojih mogućnosti na temelju članka 65. BHO-a jamči da DB Cargo neće steći udjele do kraja razdoblja restrukturiranja. To se primjenjuje *mutatis mutandis* na stjecanje društava prijenosom imovine.

(303) Unutargrupno otuđenje i restrukturiranje nisu obuhvaćeni tom zabranom stjecanja.

(304) DB Cargo može steći udjele u društvu u iznimnim okolnostima i uz prethodno odobrenje Komisije, posebno ako je to nužno za osiguravanje dugoročne održivosti društva DB Cargo ili zbog drugih prevladavajućih razloga kao što su interesi državne sigurnosti, na primjer nabave povezane s prijevozom koje provodi Bundeswehr. Time se ne dovodi u pitanje članak 346. UFEU-a.

4.1.5.1.2. Prodaja udjela

(305) Njemačka se u granicama svojih mogućnosti propisanih člankom 65. BHO-a obvezuje osigurati da će DB Cargo prodati udjele opisane u nastavku nezavisnom kupcu […]. Pojmovi „prodaja”, „otuđenje” i „ustupanje” ne uključuju samo prijenos udjela u društvu nego i prijenos imovine društva.

(a) Prodaja udjela u sljedećem području terminala:

(a) […];

(b) […];

(c) […];

(d) […];

(e) […];

(f) […].

(b) Prodaja znatnog manjinskog udjela u pomorskom kombiniranom prijevozu […] (uključujući prodaju […] lokomotiva).

(c) Prodaja udjela u logističkim društvima kćerima:

(a) […];

(b) […];

(c) […].

(306) Prodaja se provodi na nediskriminirajućoj osnovi te u skladu s gospodarskim načelima i jamstvima prodavatelja po tržišnim uvjetima („izjave i jamstva”).

(307) Prodaja će se provesti što je prije moguće, a najkasnije […]. Smatra se da je prodaja provedena na datum potpisivanja pravno obvezujućeg ugovora o kupnji odnosno prodaji („kupoprodajni ugovor”). U slučaju prodaje dijelova većem broju kupaca relevantni datum bit će datum sklapanja posljednjeg kupoprodajnog ugovora.

(308) Međutim, obveza prodaje udjela u društvima primjenjuje se samo ako se prodaja provodi pod gospodarski održivim uvjetima i stoga ne ugrožava uspjeh plana restrukturiranja. To znači sljedeće:

(a) […];

(b) […];

(c) […].

(309) U kontekstu postupka utvrđenog u članku 65. BHO-a i u mjeri u kojoj je to moguće Njemačka će se pobrinuti za to da DB Cargo pokrene postupak prodaje u ranoj fazi kako bi se mogli poštovati relevantni rokovi za prodaju.

(310) Pri tome:

(a) predmetni stjecatelj mora biti neovisan o društvima DB AG i DB Cargo;

(b) predmetni stjecatelj mora imati financijska sredstva, stručno znanje i poticaje potrebne za konkurentno održavanje i razvoj stečenog poslovanja ili imovine; te

(c) stjecanje ne smije, na temelju informacija dostupnih Komisiji, na prvi pogled dovesti do problema u pogledu tržišnog natjecanja niti bi trebao postojati rizik od kašnjenja u izvršavanju obveza. Konkretno, od kupca se mora razumno očekivati da će pribaviti sva potrebna regulatorna odobrenja za stjecanje dijela poslovanja koji se prodaje.

(311) U slučaju neočekivanih kašnjenja Komisija može na zahtjev odobriti produljenje razdoblja za prodaju. Njemačka će zahtjev podnijeti pravodobno, a najmanje dva tjedna prije isteka početnog roka za provedbu.

(312) Ako se čini, […], da prethodno navedene prodaje ili njihove dijelove nije moguće provesti do […], Njemačka i DB Cargo mogu predložiti alternativne mjere za ograničavanje narušavanja tržišnog natjecanja usporedive veličine i dostaviti ih Komisiji na odobrenje.

(313) Dok ne dođe do prijenosa, DB Cargo mora se pažnjom dobrog gospodarstvenika (*ordentlicher Kaufmann*) pobrinuti za to da poslovanje koje se prodaje zadrži gospodarsku održivost, mogućnost prodaje i konkurentnost te da se rizik od gubitka potencijala za tržišno natjecanje svede na najmanju moguću mjeru. DB Cargo posebno:

(a) neće učiniti ništa što bi moglo u znatnoj mjeri negativno utjecati na vrijednost, upravljanje ili konkurentnost dijela poslovanja koji se prodaje ili promijeniti prirodu i opseg poslovanja, njegovu tehničku ili poslovnu strategiju ili politiku ulaganja;

(b) na temelju i uz zadržavanje postojećih poslovnih planova dodijelit će ili osigurati dostatna sredstva za razvoj imovine koja se prodaje;

(c) poduzet će sve razumne mjere i, među ostalim, stvoriti odgovarajuće poticaje (uobičajene u industriji) kako zaposlenici ne bi napustili dio poslovanja koji se prodaje, ili pokrenuti navedene mjere i poticaje, te neće zaposliti ili premjestiti osoblje u druge segmente poslovanja društva DB Cargo.

4.1.5.2. Mjere za jačanje tržišnog natjecanja (kupnja usluga)

(314) Njemačka se obvezuje da će DB Cargo povećati nabavu domaćih usluga prijevoza blok-vlakovima na velike udaljenosti od vanjskih trećih strana. DB Cargo stoga će, kad je riječ o segmentu prijevoza blok-vlakovima na velike udaljenosti u Njemačkoj, do kraja razdoblja restrukturiranja povećati udio vlak-kilometara koje ondje na godišnjoj osnovi ostvaruje preko vanjskih pružatelja usluga […]. Očekuje se da će DB Cargo 2024. ostvariti 27,7 milijuna vlak-kilometara u cijeloj Njemačkoj, od čega 24,4 milijuna vlak-kilometara vlastitim proizvodnim resursima. Vanjski željeznički prijevoznici prema očekivanjima bi u ime društva DB Cargo trebali ostvariti 3,3 milijuna vlak-kilometara (kupnja usluga).

(315) Ciljna vrijednost iz uvodne izjave 314. uvjetovana je postizanjem očekivanog broja vlak-kilometara u segmentu prijevoza blok-vlakovima u skladu s osnovnim scenarijem iz plana restrukturiranja. U slučaju negativnog razvoja poslovanja i posljedičnog neostvarivanja očekivanog broja vlak-kilometara, ciljna vrijednost smanjuje se kako je opisano u nastavku. Ako je ostvareni broj vlak-kilometara manji od očekivanog za […] % (ili […] %, vidjeti uvodnu izjavu 314.) ili više, nema obveze podugovaranja. Ako je broj vlak-kilometara između tih vrijednosti, postotak koji se mora podugovoriti razmjerno se smanjuje, npr. ako je ostvareno samo […] % očekivanih vlak-kilometara u kalendarskoj godini, mora se eksternalizirati najmanje […] %. Svrha je tog mehanizma da se, u slučaju nedovoljnog broja godišnjih domaćih vlak-kilometara na velikim udaljenostima u segmentu prijevoza blok-vlakovima društva DB Cargo, spriječi povećanje vožnje bez tereta (*Leerlauf*) postojećeg kapaciteta vlakova, a time i daljnje slabljenje profitabilnosti.

(316) Kupnja usluga provodi se na način koji je spojiv s tržištem i u skladu sa sljedećim osnovnim načelima:

(a) odabir pružatelja usluga mora se temeljiti na gospodarskim načelima na nediskriminirajućoj osnovi. Dodjela ugovora pružateljima usluga temelji se na komercijalnim kriterijima.

Pružatelj usluga posebno mora ispuniti sve zahtjeve klijenata društva DB Cargo u pogledu kvalitete;

(b) kad je riječ o većim paketima kupnje usluga, DB Cargo namjerava pozvati prikladne dobavljače iz cijelog EU-a i nastojat će dobiti najmanje dvije ponude u prvom krugu ako za predviđeno podugovaranje ima više prikladnih dobavljača. Kako bi se zajamčila transparentnost, neuspješni ponuditelji bit će propisno obaviješteni, a odbijanje njihove ponude bit će propisno obrazloženo. Obveze opisane u prethodnoj rečenici primjenjuju se samo na dobavljače koji su podnijeli ponudu;

(c) pružatelj usluga mora biti već etabliran ili potencijalno učinkovit, neovisan konkurent s financijskim sredstvima i dokazanim iskustvom za pružanje domaćih usluga prijevoza blok-vlakovima na velike udaljenosti. Sklapanje ugovora podliježe uobičajenim tržišnim zahtjevima, tj. DB Cargo ima pravo odbiti zahtjev zbog nedovoljne kompetentnosti, nedovoljne pouzdanosti, nedostatka financijskih sredstava ili pitanja usklađenosti;

(d) u slučaju da pružatelj usluga ne pruži ili više nije u mogućnosti pružati ugovorene usluge, DB Cargo imenovat će nasljednika za preostalo razdoblje u skladu s uvjetima te obveze. Ako ni to nije moguće, ugovorne obveze mogu se u preostalom razdoblju izvršiti i samostalno.

4.1.5.3. Ograničenje izlaznog obujma

(317) DB Cargo do kraja razdoblja restrukturiranja neće premašiti domaći obujam iz 2023. izmjeren u tonskim kilometrima u željezničkom prijevozu tereta. DB Cargo isporučio je 2022. vlastitom proizvodnjom 58,9 milijardi tonskih kilometara u Njemačkoj. Obujam usluga 2023. smanjio se na 51,2 milijarde tonskih kilometara.

4.1.5.4. Prodaja lokomotiva

(318) Njemačka jamči da će DB Cargo prodati dio svojih lokomotiva neovisnom kupcu pod sljedećim uvjetima:

(a) kako bi se osiguralo izvršenje obveze kupnje usluga (vidjeti odjeljak 4.1.5.2.), DB Cargo prodat će […] lokomotiva iz sektora prijevoza blok-vlakovima jednom ili više pružatelja usluga na njihov zahtjev. Ako se ciljna vrijednost u pogledu kupnje usluga smanji zbog neostvarivanja očekivanog broja vlak-kilometara (vidjeti uvodnu izjavu 315.), broj lokomotiva koje će se prodati prilagođava se na odgovarajući način;

(b) u kontekstu ograničavanja obujma prijevoza (vidjeti uvodnu izjavu 317.) DB Cargo prodat će […] lokomotiva neovisnim kupcima. To podrazumijeva da se ostvaruje obećano smanjenje prijevoza u […];

(c) lokomotive se moraju prodati do […], ali samo ako se može dobiti barem […] u uobičajenim tržišnim uvjetima (utvrđenima na temelju uobičajenih metoda vrednovanja);

(d) ako se u razdoblju restrukturiranja pokaže da se navedene lokomotive neće moći uopće ili djelomično prodati do […], Njemačka i DB Cargo mogu predložiti alternativne mjere za ograničavanje narušavanja tržišnog natjecanja usporedive veličine ili učinka te ih dostaviti Komisiji na odobrenje.

4.1.5.5. Opće i završne odredbe koje se primjenjuju na obveze

(319) Njemačka neće mijenjati ključne elemente plana restrukturiranja i sadašnje obveze bez prethodnog odobrenja Komisije.

(320) Njemačka je te obveze preuzela samo u odnosu na Komisiju kao jedinog adresata i samo za potrebe ovog postupka (SA.50952). Treće strane ne mogu na temelju tih obveza ostvariti nikakva prava na određeno postupanje Njemačke, društva DB AG i/ili društva DB Cargo.

(321) Njemačka u okviru svojih mogućnosti na temelju prava trgovačkih društava jamči potpunu provedbu plana restrukturiranja, uključujući sve obveze u skladu s navedenim rasporedom.

(322) Određene obveze za koje nije naveden rok moraju se provesti bez nepotrebne odgode.

(323) Prema potrebi i na propisno obrazložen zahtjev Njemačke, Komisija može odobriti produljenje rokova utvrđenih u obvezama ili planu restrukturiranja ili u iznimnim okolnostima odustati od, izmijeniti ili zamijeniti jednu ili više obveza i uvjeta utvrđenih u tim obvezama ili planu restrukturiranja. Ako Njemačka zatraži produljenje roka, Komisiji se mora podnijeti propisno obrazložen zahtjev najkasnije mjesec dana prije isteka predmetnog roka.

4.1.5.6. Napredak u prodaji udjela i lokomotiva

(324) Kako je opisano u uvodnoj izjavi 305. točki (a), grupa DB Cargo planira prodati sljedeće udjele u subjektima koji posluju u područjima terminala:

(a) […];

(b) […];

(c) […];

(d) […];

(e) […].

(325) Prodaja udjela u područjima terminala ili u […] trenutačno je u različitim fazama napretka, o čemu je Njemačka posljednji put izvijestila 21. studenog 2024., a posebno kako slijedi:

(a) […];

(b) kad je riječ o prodaji područja terminala, posebno:

1. […];
2. […];
3. […];
4. […];
5. […];

(c) kad je riječ o logističkim društvima kćerima, posebno:

1. […];
2. […];
3. […] ([101]), […] ([102]);
4. […].

326. Prema informacijama koje je dostavila Njemačka, društva na koja se odnosi prodaja udjela grupe DB Cargo u različitim državama članicama pokazala su se u prosjeku i tijekom vremena kao održiva društva. U tablici 30 prikazana je dobit koju su predmetna društva, uglavnom sa sjedištem u Njemačkoj, ostvarila 2021., 2022. i 2023. u ukupnom iznosu od najmanje […] EUR prije poreza.

Tablica 30

Dobit koju su ostvarila pojedinačna društva

(u milijunima EUR (zaokruženo))

		2021.	2022.	2023.
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([101]) […].
([102]) […].

(u milijunima EUR (zaokruženo))

		2021.	2022.	2023.
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…] ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]
	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) […].
Izvor: podnesak Njemačke.

(327) […] lokomotiva koje će se prodati (uvodna izjava 318.) bit će iz postojećeg voznog parka društva DB Cargo te su, prema navodima Njemačke, moderne, vrijedne i održavane u skladu s primjenjivim smjernicama. Lokomotive će biti podijeljene u tri skupine: (i) standardne nacionalne električne lokomotive, (ii) visokoučinkovite nacionalne električne lokomotive i (iii) moderne interoperabilne električne lokomotive.

5. OCJENA MJERA

(328) U ovom se odjeljku ocjenjuje uključuju li mjere koje su predmet istražnog postupka državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a i, ako uključuju, predstavljaju li novu potporu. Ocjenjuje se i jesu li zakonite te mogu li se smatrati spojivima s unutarnjim tržištem.

5.1. Postojanje državne potpore

(329) U skladu s člankom 107. stavkom 1. UFEU-a, „[o]sim ako je Ugovorima drukčije predviđeno, svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u bilo kojem obliku koja narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj, nespojiva je s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama”.

(330) Da bi se određena mjera odobrena poduzetniku smatrala državnom potporom u smislu te odredbe, moraju biti ispunjeni sljedeći kumulativni uvjeti: (i) mjera mora biti pripisiva državi i mora se financirati iz državnih sredstava, (ii) poduzetnik primatelj mora na temelju nje ostvariti neku prednost, (iii) ta prednost mora biti selektivna i (iv) mjerom se mora narušavati ili prijetiti da će se narušiti tržišno natjecanje i utjecati na trgovinu među državama članicama.

(331) Kad je riječ o argumentu Njemačke prema kojem se predmetne mjere odnose na unutarnje odnose unutar jedinstvene gospodarske jedinice na čijem je čelu DB AG (vidjeti uvodne izjave od 102. do 104.), valja podsjetiti na to da za potrebe propisa o državnim potporama prijenosi unutar javne grupe mogu činiti državnu potporu ako se, na primjer, sredstva prenose iz matičnog društva u njegovo društvo kćer, čak i ako ta društva s gospodarskog stajališta čine jednog poduzetnika ([103]). Činjenica da se određene mjere koje su predmet istražnog postupka odnose na unutarnje odnose unutar grupe na čijem je čelu DB AG stoga ne isključuje ocjenu tih mjera na temelju članka 107. stavka 1. UFEU-a.

([103]) Vidjeti Obavijest Komisije o pojmu državne potpore iz članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL C 262, 19.7.2016., str. 1.), točku 49. i navedenu sudsku praksu. Vidjeti i presudu Općeg suda od 25. lipnja 2015., SACE i SACE BT/Komisija, T-305/13, ECLI:EU:T:2015:435.

(332) Osim toga, kako je navedeno u uvodnim izjavama 10., 15. i od 23. do 38., DB Cargo osnovan je kao dioničko društvo (*Aktiengesellschaft*) s imovinom, osobljem i sredstvima za pružanje usluga željezničkog prijevoza robe uz plaćanje na zemljopisnim tržištima na kojima posluje. DB Cargo samostalno upravlja svojim djelatnostima u smislu da sam odlučuje o svojoj poslovnoj, marketinškoj i strateškoj politici neovisno o djelatnostima društva DB AG. DB Cargo ima vlastite klijente koji su specifični za sektor željezničkog prijevoza tereta i razlikuju se od kupaca usluga prijevoza putnika. Osim toga, teškoće društva DB Cargo proizlaze iz njegovih djelatnosti i specifične su za njih (vidjeti uvodne izjave 449. i dalje). U sličnoj situaciji Komisija je prethodno već smatrala da je društvo za željeznički prijevoz tereta koje pripada većoj željezničkoj grupaciji zaseban poduzetnik za potrebe primjene Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje ([104]).

(333) Iz toga slijedi da je DB Cargo poduzetnik za potrebe primjene članka 107. stavka 1. UFEU-a. Ako se utvrdi da DB Cargo na temelju mjera koje su predmet istražnog postupka ostvaruje gospodarsku prednost, poduzetnik koji je korisnik tih mjera njima se stavlja u povoljniji položaj.

5.1.1. *Korištenje državnih sredstava*

(334) Samo prednosti koje su izravno ili neizravno dodijeljene državnim sredstvima mogu činiti državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a ([105]). Državna sredstva uključuju sva sredstva iz javnog sektora ([106]), uključujući sredstva državnih tijela ([107]), a u određenim okolnostima i sredstva privatnih tijela. Sredstva javnih poduzeća također su državna sredstva u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a jer država može upravljati upotrebom tih sredstava ([108]) i jer se na temelju manjka ili dobiti javnog poduzeća smanjuju ili povećavaju državna sredstva.

(335) DB AG je u stopostotnom vlasništvu njemačke države (uvodne izjave od 11. do 13.). DB ML bio je u stopostotnom vlasništvu društva DB AG prije nego što se s njime spojio (uvodna izjava 14.). Prema tome, sredstva društva DB ML bila su, a sredstva društva DB AG jesu državna sredstva te se stoga mjere 1, 2 i 3 financiraju državnim sredstvima. Mjera 4 također se financira državnim sredstvima jer se financira sredstvima javnog tijela BEV (uvodna izjava 77.).

(336) U sljedećim odjeljcima Komisija će stoga ocijeniti mogu li se mjere koje su predmet istražnog postupka pripisati državi i, ako mogu, dodjeljuje li se njima selektivna prednost društvu DB Cargo. Ako su ti uvjeti ispunjeni, Komisija će ocijeniti može li se predmetnim mjerama narušiti ili prijetiti da će se narušiti tržišno natjecanje i utjecati na trgovinu među državama članicama.

5.1.2. *Pripisivost državi*

(337) Kako bi se utvrdilo može li se mjera dodijeljena putem javnih poduzeća pripisati državi, potrebno je utvrditi može li se smatrati da su javna tijela na bilo koji način sudjelovala u donošenju mjere. Zaključak o pripisivosti državi određene mjere potpore koju je donijelo javno poduzeće može se donijeti na temelju svih indicija koje proizlaze iz okolnosti konkretnog slučaja i iz konteksta u kojem je ta mjera donesena ([109]).

([104]) Odluka Komisije C(2004) 3955 final od 2. ožujka 2005. u predmetu N 386/2004 – Francuska – Aide à la restructuration à Fret SNCF (SL C 172, 12.7.2005., str. 3.), uvodne izjave od 133. do 135. i uvodna izjava 146.

([105]) Presuda Suda od 24. siječnja 1978., Van Tiggele, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, t. 25. i 26., presuda Općeg suda od 12. prosinca 1996., Air France/Komisija, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, t 63.

([106]) Presuda Općeg suda od 12. prosinca 1996., Air France/Komisija, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, t. 56.

([107]) Presuda Suda od 14. listopada 1987., Njemačka/Komisija, 248/84, ECLI:EU:C:1987:437, t. 17., presuda Općeg suda od 6. ožujka 2002., Territorio Histórico de Álava i dr./Komisija, spojeni predmeti T-92/00 i T-103/00, ECLI:EU:T:2002:61, t. 57.

([108]) Presuda Suda od 16. svibnja 2002., Francuska/Komisija (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, t. 38. Vidjeti i presude Suda od 29. travnja 2004., Grčka/Komisija, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239, t. 53. i 54., od 8. svibnja 2003., Italija i SIM 2 Multimedia SpA/Komisija, spojeni predmeti C-328/99 i C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252, t. 33. i 34. i od 10. prosinca 2020., C-160/19 P, Comune di Milano/Komisija, ECLI:EU:C:2020:1012, t. 31. i 34. te navedenu sudsku praksu.

([109]) Presuda Suda od 2. ožujka 2021., Komisija/Italija i dr., C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, t. 59. i 60. te navedena sudska praksa.

(338) U tom se pogledu ne može tražiti da Komisija dokaže da su javna tijela na temelju precizne upute konkretno potaknula javno poduzeće da poduzme predmetnu mjeru. Relevantna je svaka indicija koja upućuje na to da su javna tijela sudjelovala u donošenju mjere ili na to da je malo vjerojatno da javna tijela u tome nisu sudjelovala, uzimajući također u obzir doseg mjere, njezin sadržaj ili uvjete koje sadržava, ili, s druge strane, indicija koja upućuje na nesudjelovanje tih tijela u donošenju mjere ([110]).

(339) Dokazi na temelju kojih se može zaključiti da je mjera pripisiva državi uključuju, osim toga, činjenicu da predmetno javno poduzeće nije moglo donijeti spornu odluku bez uzimanja u obzir zahtjeva javnih tijela ili direktiva javnih tijela, sudjelovanje javnog poduzeća u strukturama javne uprave, prirodu njegovih aktivnosti i njihovo izvršavanje na tržištu u uobičajenim uvjetima tržišnog natjecanja s privatnim subjektima, pravni položaj poduzeća ili pak stupanj nadzora koji javna tijela provode ([111]).

5.1.2.1. Nadoknada godišnjih gubitaka društva DB Cargo na temelju ugovora o prijenosu dobiti i gubitka („mjera 1”)

(340) Komisija napominje da je DB AG (i DB ML prije nego što se spojio s društvom DB AG) javno poduzeće osnovano kao *Aktiengesellschaft* u skladu s privatnim pravom. Upravni odbor *Aktiengesellschafta* neovisan je o nadzornom odboru i glavnoj skupštini ([112]). To znači da skupština u načelu ne može davati upute upravnom odboru. Međutim, kao što su to sudovi Unije u više navrata utvrdili, sama okolnost da je javno poduzeće osnovano u obliku društva kapitala općeg prava ne može se, s obzirom na autonomiju koju mu taj pravni oblik može dati, smatrati dovoljnom za isključenje mogućnosti da je mjera potpore koju je provelo takvo društvo pripisiva državi. Postojanje situacije kontrole i stvarne mogućnosti izvršavanja prevladavajućeg utjecaja koje ta situacija podrazumijeva u praksi onemogućuju to da se unaprijed isključi svaka mogućnost da se mjera koju je provelo takvo društvo pripiše državi, a time i opasnost od povrede pravila Ugovora o državnim potporama, unatoč značaju koji sam po sebi može imati pravni oblik javnog poduzeća kao jedan od pokazatelja na temelju kojeg se u konkretnom slučaju može utvrditi je li država uključena ili ne ([113]). U kontekstu ovog predmeta ne može se isključiti da bi država svojom prisutnošću u nadzornom odboru u kojem polovinu članova predlaže dioničar mogla neizravno utjecati na odluke upravnog odbora. U skladu s njemačkim zakonodavstvom o *Aktiengesellschaften* članove upravnog odbora bira nadzorni odbor, čiji članovi nisu vezani uputama dioničara. Međutim, Komisija napominje da postoje indicije da bi neki članovi nadzornog odbora mogli također biti vezani obvezom prema državi. To je slučaj kad država kao dioničar u nadzorni odbor imenuje zastupnike u parlamentu ili predstavnike vlade (kao što su državni tajnici i direktori iz uključenih ministarstava). Ti članovi nadzornog odbora također imaju dužnost, ili snažan poticaj, da djeluju u interesu vlade kad je riječ o prometnoj politici i pitanjima povezanima s proračunom u odnosu na DB AG (uvodna izjava 96. točka (b) podtočka 2.).

(341) Nadalje, budući da je DB AG u potpunom državnom vlasništvu (uvodna izjava 11.), Savezna Republika Njemačka kao jedini dioničar može samostalno donositi sve odluke na Glavnoj skupštini društva DB AG, zbog čega strateško usmjerenje tog društva može biti pod njezinim (isključivim) utjecajem. Osim toga, Komisija napominje da Savezna Republika Njemačka kao stopostotni dioničar može na Glavnoj skupštini (isključivo) utjecati na izbor članova Nadzornog odbora društva DB AG, koji pak bira članove njegova Upravnog odbora. Njemačka bi stoga mogla neizravno utjecati na upravljačke odluke Upravnog odbora društva DB AG koje se odnose i na njegova društva kćeri, koja uključuju DB Cargo i, do 2016., DB ML, čak i ako izabrani članovi Nadzornog odbora nisu, strogo uzevši, predstavnici vlade.

([110]) Presuda Suda od 2. ožujka 2021., Komisija/Italija i dr., C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, t. 60. i 61. te navedena sudska praksa.
([111]) Presuda Suda od 2. ožujka 2021., Komisija/Italija i dr., C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, t. 62. i navedena sudska praksa.
([112]) Vidjeti članak 76. stavak 1. *Aktiengesetza*.
([113]) Presuda Suda od 10. prosinca 2020., C-160/19 P, Comune di Milano/Komisija, ECLI:EU:C:2020:1012, t. 49. i navedena sudska praksa.

(342) Predstavnici vlade ne čine većinu članova Nadzornog odbora društva DB AG. Međutim, među njegovim se članovima nalaze tri predstavnika vlade koja su izravno imenovala tri ministarstva koja sudjeluju u nadzoru društva DB AG (tj. Ministarstvo prometa, Ministarstvo gospodarstva i Ministarstvo financija) te dva zastupnika u Saveznom parlamentu.

(343) Osim toga, u skladu s člankom 293. stavkom 2. *Aktiengesetza* za sklapanje ugovora o kontroli i/ili prijenosu dobiti i gubitka između dva *Aktiengesellschafta* potrebno je odobrenje njihovih glavnih skupština s tročetvrtinskom većinom glasova. Njemačka tvrdi da je u skladu s tom odredbom država dala suglasnost za sklapanje ugovora o prijenosu dobiti i gubitka između društava DB AG i DB Cargo. U tom kontekstu valja napomenuti da, iako ugovor o prijenosu dobiti i gubitka iz 2012. nije sklopljen izravno između društava DB AG i DB Cargo, nego između društava DB ML i DB Cargo, u trenutku njegova sklapanja postojao je ugovor o kontroli i prijenosu dobiti i gubitka između društava DB AG i DB ML (vidjeti uvodnu izjavu 45.). Njemačka u tom pogledu potvrđuje da je lanac ugovora o prijenosu dobiti i gubitka s različitim razinama ovisnih holding društava na čijem se vrhu nalazi DB AG bio na snazi do prijenosa ugovora o prijenosu dobiti i gubitka s društva DB ML na DB AG 2016., pri čemu je DB Cargo bio krajnje društvo kći na koje taj lanac utječe, a DB AG krajnje matično društvo na koje on utječe (uvodna izjava 47.). Sudjelovanje državnih službenika u sklapanju ugovora o prijenosu dobiti i gubitka rezultat je i primjene odredaba članka 65. stavka 2. u vezi s člankom 65. stavkom 3. BHO-a, kojima se za sklapanje ugovora o kontroli u društvima u državnom vlasništvu zahtijeva odobrenje nadležnog ministra (uvodna izjava 107.). Budući da ugovor o prijenosu dobiti i gubitka koji Komisija ispituje sadržava element kontrole, nadležni ministar morao je dati suglasnost za njegovo sklapanje.

(344) Komisija napominje da je početno minimalno trajanje ugovora o prijenosu dobiti i gubitka sklopljenog 2012. bilo pet godina. Nakon početnog petogodišnjeg razdoblja na kraju svake financijske godine automatski je produljen za dodatnih godinu dana, osim kad je jedna od dviju stranaka odlučila raskinuti ugovor, što se dogodilo 2024. (vidjeti uvodnu izjavu 51.). Ugovor o prijenosu dobiti i gubitka nije sadržavao gornju granicu za gubitke koje bi matično društvo društva DB Cargo moglo pokriti. Ugovor o prijenosu dobiti i gubitka između društava DB ML i DB Cargo stoga je mogao utjecati na proračun društva DB AG zbog ugovora o prijenosu dobiti i gubitka sklopljenog između društava DB AG i DB ML. DB AG postao je izravno izložen gubicima društva DB Cargo nakon spajanja društava DB ML i DB AG.

(345) Komisija potvrđuje preliminarni nalaz iz odluke o pokretanju postupka prema kojem se odluka o sklapanju ugovora o prijenosu dobiti i gubitka može pripisati njemačkoj državi. S obzirom na učinak koji bi takav neograničeni ugovor mogao imati na proračun društva DB AG koje je u državnom vlasništvu, odluka o sklapanju ugovora o prijenosu dobiti i gubitka iz 2012. mora se smatrati strateškom za DB AG, DB ML i DB Cargo. Stratešku važnost ispitanog ugovora o prijenosu dobiti i gubitka potvrđuju i zahtjevi za službeno odobrenje koji se primjenjuju na ugovore o prijenosu dobiti i gubitka s aspektom kontrole. Malo je vjerojatno da njemačka vlada nije utjecala na postupak donošenja tih strateških odluka društva DB AG ili da vlada nije znala za odluku koja je uključivala potencijalno vrlo veliko financijsko opterećenje za DB AG i nije u njoj sudjelovala. Taj se utjecaj izvršava konkretno preko Nadzornog odbora i Glavne skupštine te izravnim kontaktima između visokopozicioniranih predstavnika vlade i uprave društva DB AG.

(346) Konkretno, njemačkim pravom trgovačkih društava propisuje se da dioničari ugovornih stranaka moraju odobriti ugovor o prijenosu dobiti i gubitka. Stoga se postojanje pravno valjanog ugovora o prijenosu dobiti i gubitka između društava DB AG i DB Cargo (odnosno između društava DB AG i DB ML) ne može drukčije objasniti osim izravnim sudjelovanjem predstavnika države odgovornog za državni udio u relevantnim društvima. Nadalje, 2016. predstavnik države kao jedini dioničar društva DB AG izravno je odobrio spajanje društava DB AG i DB ML u skladu s njemačkim pravom trgovačkih društava. Kao rezultat spajanja društava DB ML i DB AG sva prava i obveze, uključujući ugovor o prijenosu dobiti i gubitka iz 2012. (sklopljen između društava DB ML i DB AG), preneseni su s društva DB ML na DB AG te je DB AG postao izravno izložen stvarnim i budućim gubicima društva DB Cargo. Spajanje je provedeno više mjeseci prije isteka petogodišnjeg razdoblja ugovora o prijenosu dobiti i gubitka iz 2012., koji je zatim automatski produljen na neodređeno vrijeme uz mogućnost da ga DB AG ili DB Cargo raskine svake godine.

(347) U skladu sa sudskom praksom u određenim okolnostima nije isključena mogućnost da se ispunjenje četiriju uvjeta iz članka 107. stavka 1. UFEU-a ocijeni u nekom drugom trenutku, a ne onom u kojem je određena mjera stupila na snagu ([114]). Kad je riječ o nalazima Komisije o postojanju gospodarske prednosti (vidjeti uvodne izjave od 393. do 411.), pitanje je li njemačka država sudjelovala u odlukama o sklapanju i nastavku ugovora o prijenosu dobiti i gubitka od 2012. ili tek poslije može ostati otvoreno. Važnije je da je, kad su bili ispunjeni svi uvjeti za postojanje državne potpore u skladu s člankom 107. stavkom 1. UFEU-a, ugovor o prijenosu dobiti i gubitka i dalje bio na snazi na temelju onoga što Komisija smatra izvršavanjem utjecaja države.

(348) U tom su se pogledu s vremenom počeli pojavljivati dodatni pokazatelji pripisivosti. Kad je riječ o dosegu mjere, s obzirom na to da su predmetna društva bila u potpunom vlasništvu Njemačke, ne može se smatrati da Njemačka nije znala za ponavljanje gubitaka koji su se pokrivali na temelju ugovora o prijenosu dobiti (vidjeti tablicu 5 u uvodnoj izjavi 53.) i za njihove razmjere, posebno od 2019., kad su se godišnji gubici gotovo udvostručili u odnosu na gubitke zabilježene 2015., 2016. i 2017., da bi 2020. narasli na 870 milijuna EUR. S obzirom na ponavljanje i razmjere gubitaka koji su se morali pokriti na temelju ugovora o prijenosu dobiti i gubitka, malo je vjerojatno da njemačka država nije sudjelovala u odlukama o produljenju tog ugovora. Naprotiv, njemačka država vjerojatno je izvršavala svoj prevladavajući utjecaj na DB AG kako bi se na temelju ugovora o prijenosu dobiti i gubitka nastavilo podupirati DB Cargo unatoč sve većim gubicima koje je DB AG ostvarivao zbog ugovora o prijenosu dobiti i gubitka. Konkretno, iako su godišnja produljenja ugovora o prijenosu dobiti i gubitka bila prešutna, podrazumijevala su konkretne i sve važnije odluke o nastavku pružanja potpore društvu DB Cargo unatoč akumulaciji gubitaka. Komisija smatra da nije vjerojatno da je uprava društva DB AG mogla slobodno prestati pružati tu potporu, posebno s obzirom na sve veće gubitke zbog kojih je ugovor o prijenosu dobiti i gubitka postao još važniji za očuvanje financijske održivosti društva DB Cargo.

(349) Nesudjelovanje njemačke države u stvarnoj odluci o produljenju ugovora o prijenosu dobiti i gubitka još je manje vjerojatno s obzirom na prirodu djelatnosti društva DB Cargo i njihovu važnost za javna tijela, imajući na umu da je u skladu s ustaljenom sudskom praksom priroda djelatnosti korisnika pokazatelj pripisivosti ([115]).

(350) Unatoč tomu što je 2007. tržište željezničkog prijevoza tereta liberalizirano, DB Cargo i dalje je imao važnu ulogu na tom tržištu, posebno u segmentu prijevoza pojedinačnim vagonima, u kojem i dalje ima udio od oko 90 % (uvodna izjava 33.). Kako Njemačka potvrđuje (uvodna izjava 33.), segment prijevoza pojedinačnim vagonima već nekoliko godina sustavno bilježi gubitke i stoga nije privlačan novim sudionicima bez subvencija (vidjeti uvodnu izjavu 466. i dalje za važnost segmenta prijevoza pojedinačnim vagonima te uvodne izjave od 587. do 589. za planiranu javnu potporu tom sektoru).

(351) Komisija u tom pogledu napominje da je djelatnost željezničkog prijevoza tereta od strateške važnosti za prometnu politiku savezne vlade jer pridonosi prelasku s cestovnog na željeznički prijevoz te je važna za sigurnost opskrbe mnogim proizvodima koji su ključni za potrošače i industriju ([116]). Konkretno u Njemačkoj prijevoz pojedinačnim vagonima čini otprilike četvrtinu usluga željezničkog prijevoza tereta. Važan je element logističkih lanaca u zemlji i ima ključnu ulogu u povezivanju mnogih važnih industrijskih lokacija. Nadalje, prijevoz pojedinačnim vagonima ima potpornu funkciju za druge oblike željezničkog prijevoza tereta, kao što su kombinirani prijevoz i prijevoz blok-vlakovima, te stoga znatno pridonosi konkurentnosti željeznice u odnosu na druge vrste prijevoza, što ga čini ključnim i za dekarbonizaciju prometa te postizanje klimatskih ciljeva. Ta su razmatranja potaknula Njemačku da od 2020. financira sektorske programe za sektor prijevoza pojedinačnim vagonima ([117]).

([114]) Presude Općeg suda od 13. veljače 2012., Budapesti Erőmű Zrt/Komisija, T-80/06 i T-182/09, ECLI:EU:T:201:65, t. 55. i 67. i od 30. travnja 2014., Dunamenti Erőmű Zrt/Komisija, T-179/09, ECLI:EU:T:2014/236, t. 66., pri čemu je potonja presuda potvrđena presudom Suda od 1. listopada 2015., Electrabel SA i Dunamenti Erőmű Zrt/Komisija, C-357/14 P, ECLI:EU:C:2015:642.

([115]) Presuda Suda od 16. svibnja 2002., Francuska/Komisija (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, t. 56.

([116]) Vidjeti Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur, *Masterplan Schienengüterverkehr*, 23. lipnja 2017, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/masterplan-schienengueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile (pristup 15. studenog 2024.).

([117]) Vidjeti Odluku C(2020) 7533 final od 4. studenog 2020., uvodne izjave od 3. do 5., i Odluku C(2024) 3488 final od 21. svibnja 2024., uvodne izjave od 4. do 8.

(352) Unatoč lošim financijskim rezultatima, sektor prijevoza pojedinačnim vagonima stoga je ključan za njemački željeznički prijevoz tereta te za njemačku industriju, kao i za promjenu vrste prijevoza. Uloga društva DB Cargo u njemačkoj gospodarskoj i okolišnoj politici kao jednog od glavnih pokretača dekarbonizacije prometa i privlačnosti industrije te zemlje dodatni je pokazatelj pripisivosti ugovora o prijenosu dobiti i gubitka jer je malo vjerojatno da njemačka država ne bi podupirala financije društva putem ugovora o prijenosu dobiti i gubitka, posebno od trenutka u kojem bi gubici društva DB Cargo, ako ih ne bi pokrilo matično društvo, doveli društvo u teškoće i ugrozili nastavak njegova poslovanja ([118]).

(353) U tom kontekstu Komisija napominje i da se u strateškim dokumentima društva DG AB (studija društva Oliver Wyman) upućuje na „posebnu odgovornost" koju DB Cargo kao društvo u državnom vlasništvu ima za više od 17 000 zaposlenika u Njemačkoj (2018.) (vidjeti i uvodnu izjavu 397.).

(354) Komisija zaključuje da se mjera 1, tj. pokrivanje gubitaka društva DB Cargo na temelju ugovora o prijenosu dobiti i gubitka tijekom njegova početnog razdoblja i nakon prešutnih produljenja do njegova raskida, koji je trenutačno predviđen za 31. prosinca 2024., može pripisati Njemačkoj.

5.1.2.2. Određivanje cijena usluga unutar grupe („mjera 2") i povoljni uvjeti financiranja zajmova koje odobrava odjel riznice društva DB AG („mjera 3")

(355) Na temelju ispitivanja argumenata i dokaza koje su dostavile Njemačka i zainteresirane strane Komisija ne može potvrditi svoj preliminarni nalaz prema kojem se mjere 2 i 3 mogu pripisati državi.

(356) Suprotno tvrdnjama podnositelja pritužbe, potpuno vlasništvo društva DB AG i, u konačnici, države nad društvom DB Cargo nije dovoljan dokaz pripisivosti mjera 2 i 3 njemačkoj državi.

(357) DB AG i DB Cargo osnovani su kao *Aktiengesellschaften* u skladu s privatnim pravom, na temelju kojeg je upravni odbor neovisan o nadzornom odboru i glavnoj skupštini. Za razliku od strateških odluka, na primjer sklapanja ugovora kao što je ugovor o prijenosu dobiti i gubitka, sklapanje ugovora o uslugama unutar grupe ili davanje zajmova unutar grupe transakcije su u okviru redovitog svakodnevnog poslovanja. Malo je vjerojatno da bi država kao dioničar posredstvom svojih predstavnika u Nadzornom odboru mogla pomno pratiti i utjecati na te transakcije, posebno s obzirom na ograničenu stvarnu zastupljenost države u upravljačkim tijelima društava DB AG i DB Cargo.

(358) Poslovnikom Upravnog odbora društva DB AG uzimanje zajmova unutar grupe izričito se isključuje iz područja za koja je potrebna odluka Upravnog odbora ili odobrenje Nadzornog odbora društva (uvodne izjave 17., 20. i 22.). Isto tako, u skladu s Poslovnikom Upravnog odbora društva DB Cargo uzimanje zajmova od društava DB AG i DB Finance B.V. izričito je isključeno iz popisa mjera za koje je potrebno odobrenje Upravnog odbora društva DB AG (odnosno dioničara). U prethodno navedenom poslovniku ni na koji se način ne upućuje na ugovore o uslugama unutar grupe te je odgovornost za utvrđivanje njihovih uvjeta na nižoj upravljačkoj razini. Stoga, za razliku od potpisivanja ugovora o prijenosu dobiti i gubitka, potpisivanje internih korporativnih aranžmana za usluge unutar grupe ili ugovora o zajmu kao što su oni obuhvaćeni ovim istražnim postupkom nije zahtijevalo sudjelovanje na razini dioničara, nadzornih odbora ili upravnih odbora predmetnih društava.

([118]) Vidjeti u tom smislu presudu Općeg suda od 13. rujna 2023., T-525/20, ITD i Danske Fragtmænd/Komisija, ECLI:EU:T:2023:542, t. od 86. do 96. i od 104. do 107.

(359) Potrebno je relativizirati potencijalni financijski učinak mjera 2 i 3 na proračun društva DB AG, koji je, prema podnositelju pritužbe, dodatni pokazatelj pripisivosti. Prvo, kad je riječ o ugovorima o uslugama unutar grupe, Njemačka pravilno tvrdi da se više usluga pružalo u interesu cijele grupe. Drugo, s obzirom na navode podnositelja pritužbe, Komisija je ocijenila važnost zajmova koji čine mjeru 3 u odnosu na relevantnije pokazatelje relativne važnosti za zajmodavca i zajmoprimca, kao što su ukupne potrebe grupe za refinanciranjem, i u odnosu na promet društva DB Cargo, ne uzimajući u obzir mnogo veći iznos proračuna društva DB AG na koji upućuje podnositelj pritužbe. Osam zajmova u razdoblju od 2013. do 2019. ukupno je iznosilo oko 2,1 milijardu EUR na dan 31. prosinca 2019. S druge strane, obveze društva DB Finance samo su 2019. iznosile23,3 milijarde EUR, odnosno bile su devet puta veće u samo jednoj godini. Što je još važnije iz perspektive zajmoprimca, ukupni promet društva DB Cargo u razdoblju od 2013. do 2019. iznosio je 23,8 milijardi EUR, što je jedanaest puta više od iznosa zajmova, a interna zaduživanja unutar grupe DB kao što su predmetni zajmovi nisu povremeni ili jednokratni događaji niti su specifična za DB Cargo među društvima kćerima društva DB AG.

(360) Suprotno tvrdnjama podnositelja pritužbe, ni financijski interes njemačke države da primi dividende od grupe DB ne upućuje na to da je država morala sudjelovati u mjerama 2 i 3. Zaključak o sudjelovanju dioničara u konkretnoj transakciji izvršenoj u okviru redovitog poslovanja ne može se donijeti na temelju općeg interesa dioničara da ograniči gubitke društva radi primanja dividende. Kao što Njemačka pravilno primjećuje, prihvaćanje općeg financijskog interesa dioničara kao kriterija relevantnog za pripisivost značilo bi da bi svaka odluka koju donesu korporativna tijela bila pripisiva državi s obzirom na to da svaka odluka može utjecati na financijske interese dioničara.

(361) Zaključak o pripisivost mjera 2 i 3 ne može se donijeti ni na temelju odredaba članka 65. BHO-a ni odredaba PCGK-a, suprotno onome što je naveo podnositelj pritužbe.

(362) U članku 65. BHO-a ([119]) utvrđena su pravila u skladu s kojima Savezna Republika Njemačka preuzima udjele u privatnim društvima, kao što je zahtjev dobivanja prethodne suglasnosti nadležnog ministra za transakcije kao što su stjecanje ili prodaja udjela u privatnom društvu, transakcije koje uključuju promjene nominalnog kapitala ili predmeta poslovanja društva ili transakcije koje uključuju promjenu kontrole. Člankom 65. stavkom 1. točkom 3. BHO-a propisuje se da se saveznoj državi mora odobriti odgovarajući utjecaj na nadzorne odbore ili istovjetno nadzorno tijelo. Člankom 65. stavkom 6. propisuje se da bi nadležno savezno ministarstvo trebalo iskoristiti svoj utjecaj kako bi osiguralo da članovi nadzornih tijela poduzeća koji su odabrani ili imenovani na zahtjev savezne države u okviru svojih aktivnosti uzimaju u obzir i posebne interese savezne države. Stoga odredbe članka 65. BHO-a stvaraju opće obveze i primjenjuju se samo na određene strateške odluke koje se odnose na državne udjele. Njima se ne utvrđuju pravila na temelju kojih bi država bila obvezna sudjelovati u donošenju ili utvrđivanju uvjeta ugovora i zajmova unutar grupe.

(363) PCGK sadržava upute za odgovorno upravljanje društvima u kojima njemačka država ima udjele, od kojih su neke neobvezne i općenite (bilješka 47.). Budući da ne postoje nikakve naznake, a kamoli dokazi podneseni tijekom istražnog postupka koji bi upućivali na to da su zbog postupanja ili utjecaja službenika, odjela ili javnih tijela upute iz PCGK-a zloupotrijebljene ili postale obvezujuće za DB Cargo ili DB AG u vezi s mjerama 2 i 3 koje su predmet istražnog postupka, te upute ne mogu poslužiti kao pokazatelj pripisivosti mjera 2 i 3.

(364) Komisija zaključuje da dokazi prikupljeni u okviru službenog istražnog postupka ne podupiru preliminarne naznake utvrđene u odluci o pokretanju postupka niti se na temelju njih može utvrditi pripisivost mjera 2 i 3 njemačkoj državi za potrebe primjene članka 107. stavka 1. UFEU-a.

(365) S obzirom na kumulativnu prirodu uvjeta postojanja državne potpore u skladu s člankom 107. stavkom 1. UFEU-a Komisija zaključuje da mjere 2 i 3 ne čine državnu potporu u smislu te odredbe.

([119]) https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/EN/Downloads/Resources/Laws/1969-08-19-federal-budget-code.pdf?__blob=publicationFile&v=1, pristup 30. listopada 2024.

5.1.2.3. BEV-ovo djelomično pokrivanje primanja državnih službenika zaposlenih u društvu DB Cargo („mjera 4”)

(366) Kako je Njemačka pojasnila, BEV pokriva socijalne troškove svih željezničkih službenika raspoređenih u DB AG, a ne samo osoblja koje je unutar grupe DB AG raspoređeno u DB Cargo.

(367) Sustav raspoređivanja je obvezan ([120]). Odluka o subjektu koji snosi troškove povezane s posebnim statusom državnih službenika koji su raspoređeni u DB AG te druge značajke sustava raspoređivanja utvrđene su zakonskim odredbama (*Gesetz*), konkretno DBGrG-om, a ne autonomnim odlukama BEV-a, društva DB AG ili društva DB Cargo (uvodna izjava 78.) ([121]). Prema tome, mjera 4 pripisuje se državi.

5.1.3. *Selektivna prednost*

(368) U smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a prednost je svaka gospodarska korist koju poduzetnik ne bi mogao ostvariti u uobičajenim tržišnim uvjetima, odnosno bez intervencije države ([122]). Relevantan je jedino učinak mjere na poduzetnika, a ne uzrok ili cilj intervencije države ([123]). Prednost je prisutna kad god se financijska situacija poduzetnika poboljša kao rezultat intervencije države u uvjetima koji se razlikuju od uobičajenih tržišnih uvjeta. Kako bi se to ocijenilo, financijsku situaciju poduzetnika nakon uvođenja mjere trebalo bi usporediti s financijskom situacijom u kojoj bi bio da mjera nije poduzeta ([124]). Komisija u tom pogledu podsjeća na to da se pojam „intervencija države” ne odnosi samo na pozitivne akcije države, nego obuhvaća i činjenicu da tijela u određenim okolnostima ne poduzimaju mjere ([125]).

(369) Komisija će ocijeniti postojanje selektivne prednosti samo za mjere koje je smatrala pripisivima državi, tj. mjeru 1 i mjeru 4.

5.1.3.1. Nadoknada godišnjih gubitaka društva DB Cargo na temelju ugovora o prijenosu dobiti i gubitka („mjera 1”)

(370) Komisija napominje da Njemačka tvrdi (i) da se sklapanjem ugovora o prijenosu dobiti i gubitka poštuje načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu, (ii) da neraskidanje ugovora o prijenosu dobiti i gubitka te time i kontinuirani godišnji prijenosi gubitaka društva DB Cargo na DB AG ne čine mjeru intervencije države jer nisu radnja, a time ni „stvarno provedena mjera”, te (iii) da su neraskidanje i kontinuirani prijenos gubitaka u svakom slučaju u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu, tako da nije nastala nikakva prednost za DB Cargo te stoga mjera ne čini državnu potporu (vidjeti uvodne izjave od 110. do 130.).

(371) Komisija će ispitati je li načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu primjenjivo na sklapanje ugovora o prijenosu dobiti i gubitka, kao i na neraskidanje tog ugovora i posljedični prijenos gubitaka. Ako Komisija utvrdi da test subjekta u tržišnom gospodarstvu nije primjenjiv, ne može ga primijeniti.

([120]) Člankom 12. stavkom 2. DBGrG-a propisuje se da se državni službenici raspoređuju (*sind […] zugewiesen*) u DB AG.
([121]) Presuda Suda od 19. prosinca 2019., Arriva Italia, C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, točka 34.
([122]) Presuda Suda od 11. srpnja 1996., SFEI i dr., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, t. 60., presuda Suda od 29. travnja 1999., Španjolska/Komisija, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, t. 41.
([123]) Presuda Suda od 2. srpnja 1974., Italija/Komisija, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, t. 13.
([124]) Ibidem.
([125]) Obavijest Komisije o pojmu državne potpore iz članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL C 262, 19.7.2016., str. 1.), točka 67. i navedena sudska praksa.

(372) Komisija podsjeća na to da je Sud prethodno zaključio da primjena testa subjekta u tržišnom gospodarstvu u konačnici ovisi o tome je li država dodijelila, u svojstvu gospodarskog subjekta, a ne u svojstvu javnog tijela, gospodarsku prednost poduzetniku ([126]). Intervencije države koje su namijenjene ispunjavanju njezinih obveza kao javnog tijela ne mogu se usporediti s intervencijama privatnog ulagača u tržišnom gospodarstvu ([127]).

(373) Komisija ne osporava primjenjivost načela subjekta u tržišnom gospodarstvu na sklapanje ugovora o prijenosu dobiti i gubitka te na njegovo neraskidanje i posljedične prijenose gubitaka na temelju njega. Komisija u tom pogledu napominje da je sam ugovor o prijenosu dobiti i gubitka instrument koji podliježe *Aktiengesetzu*, a ne javnom pravu (vidjeti bilješku 15.). Nadalje, ugovori o prijenosu dobiti i gubitka instrumenti su koje mogu koristiti druge grupe društava, posebno društva zastupljena u njemačkom dioničkom indeksu (vidjeti uvodnu izjavu 111.), a čini se da to i čine. Komisija napominje da Njemačka ne osporava nepostojanje *ex ante* analiza profitabilnosti prije sklapanja ugovora o prijenosu dobiti i gubitka (vidjeti uvodnu izjavu 121.). S druge strane, Komisija primjećuje postojanje gospodarskih analiza u obliku godišnjih srednjoročnih planova, koji čine osnovu za strateške odluke društva DB AG (vidjeti uvodnu izjavu 54.). Nastavak godišnjih prijenosa gubitaka mora se promatrati u okviru ugovora o prijenosu dobiti i gubitka. Komisija stoga zaključuje da se načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu primjenjuje i na sklapanje ugovora o prijenosu dobiti i gubitka i na njegovo neraskidanje koje je dovelo do kontinuiranog prijenosa gubitaka društva DB Cargo na DB AG.

(374) Kad je riječ o argumentu Njemačke da neraskidanje ugovora o prijenosu dobiti i gubitka i posljedični prijenos gubitaka društva DB Cargo nije mjera koja je stvarno provedena (vidjeti uvodnu izjavu 114.) te se stoga selektivna prednost ne može ocjenjivati za prijenose gubitaka, Komisija smatra da ne postoji pravna osnova za taj argument. Naprotiv, nepoduzimanje mjera, moguće i postupnih, za okončanje pravnog odnosa koji je u gospodarskom smislu sve nepovoljniji mora se smatrati odlukom, čak i ako je ulagač u tržišnom gospodarstvu, javno tijelo ili javni poduzetnik prešutno provode. To se posebno odnosi na slučajeve u kojima je početno trajanje ugovora isteklo, a svaka stranka iz godine u godinu ima mogućnost prihvatiti prešutno produljenje ugovora za sljedećih godinu dana ili dostaviti obavijest o raskidu ugovora. Riječ je o konkretnim odlukama koje su stranke ugovora o prijenosu dobiti i gubitka donosile svake godine. Pravni oblik tih odluka, tj. činjenica da je nastavak ugovora o prijenosu dobiti i gubitka osmišljen tako da bude prešutan i ne zahtijeva formalnu izmjenu, ne može utjecati na tu ocjenu. Naime, iz ustaljene sudske prakse proizlazi da točan oblik mjere nije relevantan za utvrđivanje toga dodjeljuje li se njome poduzetniku gospodarska prednost. Pojam potpore obuhvaća ne samo pozitivna davanja nego i intervencije koje u različitim oblicima smanjuju troškove koji obično opterećuju proračun poduzetnika i koje su time iste naravi te imaju identične učinke, iako nisu subvencije u strogom smislu riječi ([128]). Isto tako, iz sudske prakse jasno proizlazi da se i nepoduzimanje mjera može smatrati intervencijom koja dovodi do prednosti u slučajevima u kojima bi privatni subjekt koji se nalazi u situaciji najsličnijoj onoj u kojoj se nalazi država i koji djeluje u uobičajenim tržišnim uvjetima poduzeo mjere. Primjeri takvih situacija uključuju kontinuirano restrukturiranje povezano s neplaćanjem duga ([129]) ili upotrebu javne imovine bez plaćanja odgovarajuće najamnine ([130]). Komisija podsjeća na to da uspostava ugovora o prijenosu dobiti i gubitka znači uvođenje automatizma koji bi trebao zamijeniti potrebu za godišnjim odlučivanjem o tome treba li gubitke ili dobit prenijeti na matično društvo. Međutim, taj automatizam ne isključuje mogućnost da predmetne transakcije, tj. prijenos gubitaka/dobiti, postanu nepovoljne za jednu ugovornu stranku jer u protivnom ne bi postojala potreba za odredbom o bezuvjetnom raskidu. Naime, razuman bi subjekt u tržišnom gospodarstvu ocijenio bi li zadržavanje postojećeg ugovora bilo korisno, a ako bi utvrdio da ne bi bilo, raskinuo bi ugovor koji je postao nepovoljan. Stoga Komisija smatra da je potrebno ocijeniti i gospodarsku opravdanost prijenosa gubitaka za razdoblja u kojima je bilo koja stranka mogla raskinuti ugovor o prijenosu dobiti i gubitka.

([126]) Kad je riječ o ulaganjima, vidjeti presudu Suda od 5. lipnja 2012., Komisija/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, t. od 79. do 82. i t. 87.

([127]) Presuda Općeg suda od 15. prosinca 2009., EDF/Komisija, T-156/04, ECLI:EU:T:2009:505, t. 228.

([128]) Vidjeti npr. presudu Suda od 3. travnja 2014., Francuska/Komisija, C-559/12 P, ECLI:EU:C:2014:217, t. 94. i navedenu sudsku praksu.

([129]) Vidjeti npr. presudu Općeg suda od 13. rujna 2010., Grčka i dr./Komisija, spojeni predmeti T-415/05, T-416/05 i T-423/05, ECLI:EU:T:2010:386, t. od 377. do 393. i presudu Suda od 12. listopada 2000., Magefesa, C-480/98, ECLI:EU:C:2000:559, t. 19. i 20.

([130]) Vidjeti presudu Općeg suda od 7. rujna 2022., JCDecaux Street Furniture Belgium/Komisija, T-642/19, ECLI:EU:T:2022:503, t. 28., 49. i 65. (koja je potvrđena presudom Suda od 26. rujna 2024., JCDecaux Street Furniture Belgium/Komisija, C-710/22 P, ECLI:EU:C:2024:787).

(375) S obzirom na to da je test subjekta u tržišnom gospodarstvu primjenjiv, Komisija će sad ocijeniti dodjeljuje li se sklapanjem ugovora o prijenosu dobiti i gubitka iz 2012. i prijenosom gubitaka na temelju tog ugovora gospodarska prednost društvu DB Cargo, tj. korist koju DB Cargo ne bi mogao ostvariti u tržišnim uvjetima. Stoga mora utvrditi bi li „[…] u sličnim okolnostima privatni ulagač usporedive veličine koji djeluje u uobičajenim uvjetima tržišnog gospodarstva bio spreman provesti predmetno ulaganje" ([131]). Komisija će u tom pogledu uzeti u obzir činjenicu da je DB AG postojeći dioničar društva DB Cargo, a ne novi ulagač.

(376) Pri primjeni testa subjekta u tržišnom gospodarstvu relevantne su samo koristi i obveze povezane s ulogom države kao gospodarskog subjekta. Države članice trebale bi ocijeniti te koristi i obveze na temelju informacija dostupnih u trenutku intervencije (tj. na *ex ante* osnovi) oslanjajući se na gospodarske procjene usporedive s onima koje bi u sličnim okolnostima proveo razuman subjekt u tržišnom gospodarstvu. U ovom predmetu Njemačka je Komisiji dostavila veliku količinu gospodarskih i financijskih podataka koji su prikupljeni i ispitani u redovitim vremenskim razmacima i koji pojašnjavaju očekivanja u pogledu profitabilnosti koja je DB AG mogao analizirati tijekom cijelog razdoblja primjene ugovora o prijenosu dobiti i gubitka.

(377) Jedan od pristupa za provjeru usklađenosti s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu jest oslanjanje na općeprihvaćene standardne metodologije ocjene. Takva metodologija mora se temeljiti na dostupnim objektivnim, dokazivim i pouzdanim podacima, koji bi trebali biti detaljno izneseni i odražavati gospodarsku situaciju u trenutku donošenja odluke o transakciji, uzimajući u obzir razinu rizika i buduća očekivanja. Općeprihvaćena standardna metodologija za evaluaciju odluke o ulaganju jest ocjena ulaganja u smislu njegove neto sadašnje vrijednosti.

(378) Kako bi procijenila vrijednost vlasničkog kapitala društva DB Cargo, Komisija je diskontirala neto dobit, približno određenu na temelju operativnih prihoda nakon kamata, ili na temelju EBT-a ako je dostupan, iz srednjoročnih planova u petogodišnjem razdoblju obuhvaćenom odgovarajućim srednjoročnim planom (vidjeti tablicu 5), kao i završnu vrijednost, koristeći kao diskontnu stopu trošak vlasničkog kapitala prije poreza naveden u godišnjim izvješćima grupe DB za poslovni segment prijevoza tereta i logistike. Komisija je za izračun završne vrijednosti primijenila Gordon-Shapirov pristup rastu.

(379) Prema Gordon-Shapirovoj metodi rasta završna vrijednost društva jest neto sadašnja vrijednost dobiti koju će društvo ostvarivati u izračunu neograničenog trajanja. Za izračun te neto sadašnje vrijednosti potrebne su sljedeće pretpostavke: (i) dobit će rasti po određenoj stalnoj stopi rasta („g") počevši od dobiti u posljednjoj godini poslovnog plana i (ii) diskontna stopa je trošak vlasničkog kapitala ili WACC, ovisno o vrsti dobiti, koji se odnosi na vlasnike kapitala ili šire na društvo. Gordon-Shapirova metoda rasta podrazumijeva da što je veća stalna stopa rasta, to je veći normalizirani slobodni novčani tok, a što je manja diskontna stopa, to će veća biti završna vrijednost. Komisija je primijenila stalnu stopu rasta od 2,0 %, kako je navedena u drugom izvješću društva E.CA (vidjeti tablicu 9). Komisija primjenjuje istu stopu kao u drugom izvješću društva E.CA jer je ta stopa konzervativna pretpostavka i s obzirom na druge interne dokumente društva DB Cargo u kojima se navodi manja stopa rasta (u tom pogledu Komisija napominje da je u testiranju umanjenja vrijednosti u srednjoročnom planu iz 2015. primijenjena stalna stopa rasta od 1,0 %).

(380) Komisija će ocijeniti usklađenost ugovora o prijenosu dobiti i gubitka s tržištem u različitim trenucima. To su: (i) 2012., godina potpisivanja ugovora o prijenosu dobiti i gubitka, (ii) 2016., godina u kojoj je završilo razdoblje u kojem se ugovor o prijenosu dobiti i gubitka nije mogao raskinuti, te (iii) 2020., nakon što su već provedene druge mjere za rješavanje problema stalnih gubitaka društva DB Cargo, tj. naručena je studija prijevoza pojedinačnim vagonima, uveden je program „Starke Cargo" i zamijenjen je upravljački tim (vidjeti uvodne izjave 61. i 66.).

([131]) Presuda Suda od 21. ožujka 1990., Belgija/Komisija, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, t. 29., presuda Suda od 21. ožujka 1991., Italija/Komisija, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, t. 18. i 19. i presuda Općeg suda od 30. travnja 1998., Cityflyer Express/Komisija, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, t. 51. Vidjeti i Obavijest Komisije o pojmu državne potpore iz članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL C 262, 19.7.2016., str. 1.), točku 74.

(381) Kad je riječ o bazi podataka za izračun neto sadašnje vrijednosti, Komisija se oslanja na godišnje srednjoročne planove dostupne u relevantnom trenutku. S obzirom na količinu i prirodu informacija sadržanih u srednjoročnim planovima (vidjeti uvodne izjave 55. i 58.) Komisija smatra da su srednjoročni planovi bili dovoljno detaljni da društvu DB AG omoguće donošenje odluka o ugovoru o prijenosu dobiti i gubitka. Kao što je uobičajena praksa za slične organizacije, srednjoročni planovi pripremljeni su *ex ante* na temelju podataka dostupnih u relevantnom trenutku i preuzetih iz unutarnjih pouzdanih izvora podataka grupe DB te vanjskih pouzdanih izvora podataka (vidjeti uvodnu izjavu 55.).

5.1.3.1.1. Potpisivanje ugovora o prijenosu dobiti i gubitka 2012.

(382) Na temelju metodologije opisane u uvodnim izjavama 378. i 379. Komisija je procijenila da je vrijednost vlasničkog kapitala društva DB Cargo u smislu neto sadašnje vrijednosti iznosila oko 2 763 milijuna EUR na temelju srednjoročnog plana iz 2011. (koji obuhvaća razdoblje 2012. – 2016.) i oko 2 973 milijuna EUR na temelju srednjoročnog plana iz 2012. (koji obuhvaća razdoblje 2013. – 2017.). Komisija napominje da svaki srednjoročni plan ne obuhvaća samo razdoblje planiranja (npr. razdoblje 2012. – 2016. u slučaju srednjoročnog plana iz 2011.) nego i procjenu za godinu u kojoj je plan izrađen i stvarne rezultate prethodne godine (srednjoročni plan iz 2011. obuhvaća procjene za 2011. i stvarne rezultate za 2010.).

(383) Nadalje, Komisija napominje i da je DB Cargo ostvario dobit veću od 500 milijuna EUR u razdoblju od 2006. do 2008. (vidjeti uvodnu izjavu 117.) unatoč tomu što je prema godišnjem izvješću tog društva za 2011. ostvario gubitke u godinama prije potpisivanja ugovora o prijenosu dobiti i gubitka 2012., i to od 148 milijuna EUR u 2010. i 100 milijuna EUR u 2011. Nadalje, prema godišnjim izvješćima društva DB Cargo dobit je ostvarena, a time i prenesena, i u razdoblju od 2001. do 2004. ([132]) Kako je prikazano u tablici 5, u oba srednjoročna plana predviđeno je da će DB Cargo ostvariti svoj ciljni rezultat (u smislu marže EBIT-a) barem na kraju razdoblja planiranja.

(384) U tom su pogledu možda postojala legitimna očekivanja da će DB Cargo ostvariti dobit te Komisija zaključuje, uzimajući u obzir pozitivnu neto sadašnju vrijednost povrata na temelju srednjoročnih planova za predmetno razdoblje, da DB Cargo nije ostvario gospodarsku prednost potpisivanjem ugovora o prijenosu dobiti i gubitka 2012.

5.1.3.1.2. Razdoblje do kraja 2016.

(385) Kao sljedeće, Komisija je ocijenila li je pokrivanje gubitaka na temelju ugovora o prijenosu dobiti i gubitka bilo u skladu s tržištem na kraju početnog petogodišnjeg razdoblja. To je zato što se u tom početnom razdoblju ugovor o prijenosu dobiti i gubitka mogao raskinuti samo zbog važnih razloga. Istek tog početnog razdoblja prvi je trenutak u kojem je bilo koja stranka mogla slobodno raskinuti ugovor o prijenosu dobiti i gubitka. Komisija napominje da se ugovorom predviđa da je gubitak većine glasačkih prava u društvu DB Cargo važan razlog za raskid (vidjeti uvodnu izjavu 48.). Budući da se u početnom petogodišnjem razdoblju to nije dogodilo, kako je i opisala Njemačka (vidjeti uvodnu izjavu 50.), taj važan razlog nije nastao. Nadalje, Komisija napominje i da u skladu s člankom 297. AktG-a važan razlog pogotovo postoji ako nije vjerojatno da će druga ugovorna stranka moći ispuniti svoje obveze iz ugovora ([133]). Ugovorom o prijenosu dobiti i gubitka propisano je da DB Cargo mora prenijeti dobit, a DB ML (a poslije i DB AG) mora preuzeti gubitke. Budući da su gubici preneseni, nije bilo stranke koja nije ispunila svoje obveze.

(386) Nadalje, Komisija prima na znanje informacije koje je Njemačka dostavila o smjernicama o porezu na dobit. Iako je u smjernici R14.5. stavku 6. smjernica o porezu na dobit izostavljeno pitanje bi li kontinuirani gubici bili važan razlog za raskid ugovora o prijenosu dobiti i gubitka u početnom petogodišnjem razdoblju, Komisija iz smjernice R14.5. stavka 5. točke 4. zaključuje da činjenica da društvo kći stalno ostvaruje gubitke ne predstavlja razlog koji bi bio prepreka izvršenju ugovora o prijenosu dobiti i gubitka ([134]). Komisija prema tome smatra da ni u tom pogledu nije postojao važan razlog za raskid. Stoga, prema shvaćanju Komisije, nisu postojali važni razlozi koji bi opravdali prijevremeni raskid ugovora o prijenosu dobiti i gubitka.

([132]) Izvor: ir.deutschebahn.com/de/berichte/archiv/ (posljednji pristup 15. studenog 2024.).

([133]) Izvorni tekst: „Ein wichtiger Grund liegt namentlich vor, wenn der andere Vertragsteil voraussichtlich nicht in der Lage sein wird, seine auf Grund des Vertrags bestehenden Verpflichtungen zu erfüllen."

([134]) Izvorni tekst: „Der Durchführung des GAV steht es nicht entgegen, wenn z. B. […] die Organgesellschaft ständig Verluste erwirtschaftet."

(387) Nadalje, čak i da je jedna od stranaka mogla raskinuti ugovor zbog važnih razloga, upitno je bi li subjekt u tržišnom gospodarstvu raskinuo ugovor o prijenosu dobiti i gubitka tijekom njegova početnog razdoblja. Osim rizika da bi taj raskid mogao biti nezakonit, raskid ugovora o prijenosu dobiti i gubitka značio bi da matično društvo koje ima kontrolu odustaje od određenih prednosti iz tog ugovora, tj. od poreznih pogodnosti koje proizlaze iz porezne grupe i izravne kontrole nad upravljanjem društvom kćeri, u odnosu na neizvjesne prednosti izbjegavanja prijenosa potencijalnih gubitaka u budućnosti. Upitno je bi li matično društvo to učinilo ubrzo nakon potpisivanja ugovora o prijenosu dobiti i gubitka. To vrijedi tim više s obzirom na to da su u početnom razdoblju svi srednjoročni planovi, a time i osnova za strateške odluke, pokazivali pozitivnu vrijednost za DB Cargo (vidjeti uvodnu izjavu 391.).

(388) Na temelju metodologije opisane u uvodnim izjavama 378. i 379. Komisija je procijenila da je vrijednost vlasničkog kapitala društva DB Cargo u smislu neto sadašnje vrijednosti iznosila oko 1 000 milijuna EUR na temelju srednjoročnog plana iz 2015. (koji obuhvaća razdoblje 2016. – 2020.) i oko 2 185 milijuna EUR na temelju srednjoročnog plana iz 2016. (koji obuhvaća razdoblje 2017. – 2021.).

(389) Kao što je bio slučaj sa srednjoročnim planovima iz 2011. i 2012., očekivalo se i da će DB Cargo ostvariti ciljnu maržu EBIT-a barem u posljednjoj godini razdoblja planiranja. Nadalje, očekivalo se da ROCE neće biti znatno manji od ciljnog ROCE-a i da će se pozitivno razvijati tijekom razdoblja planiranja, uz napomenu da je ROCE u srednjoročnom planu iz 2016. predviđen samo za grupu DB Cargo.

(390) Iako napominje da je, kako je vidljivo iz tablice 4, DB Cargo u početnom petogodišnjem razdoblju ostvario slabije rezultate u odnosu na prethodnu prognozu s obzirom na to da je ostvarivao samo gubitke, Komisija nije imala na raspolaganju dokaze o tome da su pretpostavke na kojima se temelje srednjoročni planovi iz 2015. ili 2016. bile očito pogrešne. Nadalje, srednjoročnim planom iz 2015. uvedene su mjere za reformu društva DB Cargo u okviru programa „Zukunft Bahn”.

(391) Iako ocjenjuje usklađenost s tržištem u strateškim trenucima, tj. (i) pri potpisivanju ugovora o prijenosu dobiti i gubitka, (ii) na kraju početnog petogodišnjeg razdoblja ugovora o prijenosu dobiti i gubitka te (iii) nakon studije prijevoza pojedinačnim vagonima, zamjene uprave društva DB Cargo i uvođenja programa „Starke Cargo”, Komisija je procijenila i vrijednost vlasničkog kapitala tog društva na temelju srednjoročnih planova iz drugih godina. Komisija u tom kontekstu napominje da bi na temelju srednjoročnih planova iz 2013. i 2014. neto sadašnja vrijednost iznosila 2 075 milijuna EUR (plan iz 2013.) odnosno 5 555 milijuna EUR (plan iz 2014.).

(392) Stoga Komisija zaključuje da pokrivanje gubitaka na temelju ugovora o prijenosu dobiti i gubitka s učinkom na kraju 2016., tj. nakon isteka njegova početnog razdoblja, društvu DB Cargo nije donijelo gospodarsku prednost.

5.1.3.1.3. Razdoblje od 2020.

(393) Naposljetku, Komisija je ocijenila je li DB AG djelovao kao subjekt u tržišnom gospodarstvu kad je pokrio gubitke nakon što je već proveo druge mjere za rješavanje problema stalnih gubitaka društva DB Cargo, tj. naručio studiju prijevoza pojedinačnim vagonima, uveo program „Starke Cargo” i zamijenio upravljački tim (vidjeti uvodne izjave 61. i 66.). Stoga je usklađenost s tržištem ocijenila na temelju srednjoročnog plana iz 2020.

(394) Komisija je ocijenila vrijednost vlasničkog kapitala društva DB Cargo u skladu s metodologijom opisanom u uvodnim izjavama 378. i 379. i na temelju podataka iz srednjoročnih planova iz 2020. i 2021. Komisija u tom pogledu napominje da je neto sadašnja vrijednost vlasničkog kapitala društva DB Cargo koja proizlazi iz srednjoročnog plana iz 2020. i koja je izračunana u skladu s metodologijom koju je primijenila Komisija negativna te iznosi približno −441 milijun EUR. Međutim, pri tome nije uzeta u obzir potencijalna porezna olakšica (vidjeti uvodnu izjavu 43.). Primjenom konzervativnog pristupa za procjenu poreznog štita uz poreznu stopu od 30,5 % ([135]) navedenu u godišnjim izvješćima grupe DB za 2020. i 2021. ([136]) Komisija je na temelju srednjoročnog plana iz 2020. (koji obuhvaća razdoblje 2021. – 2025.) procijenila da je vrijednost vlasničkog kapitala društva DB Cargo u smislu neto sadašnje vrijednosti iznosila oko −259 milijuna EUR ([137]). To znači da bi ulagač, na temelju poslovnih prognoza iz srednjoročnih planova, ulaganjem u društvo ostvario gubitke. Komisija u tom pogledu napominje da su se zbog pandemije bolesti COVID-19 dodatno povećali iznosi gubitaka društva DB Cargo. Međutim, nije samo šteta uzrokovana pandemijom bolesti COVID-19 dovela do gubitaka i Komisija je utvrdila da srednjoročni plan iz 2020. već uključuje protumjere kojima bi se nadoknadilo oko dvije trećine štete.

(395) Komisija podsjeća na to da je, kako je opisano u uvodnoj izjavi 66., s obzirom na sve veće gubitke (vidjeti tablicu 4) DB AG 2020. postavio novu upravu društva DB Cargo i uveo program za ponovnu uspostavu održivosti društva, koji je već bio uključen u srednjoročni plan iz 2019. („Starke Schiene” odnosno „Starke Cargo” za DB Cargo). To znači da je dioničar društva DB Cargo već poduzeo razne mjere (i ne prvi put jer su se prethodno već pokretali drugi programi, npr. „Zukunft Bahn”) za poboljšanje poslovanja tog društva, ali bez uspjeha. Stoga je matično društvo moglo očekivati poboljšanje financijskog položaja društva DB Cargo ili, uzimajući u obzir negativan učinak pandemije bolesti COVID-19, barem ne očito pogoršanje *statusa quo*. Međutim, unatoč svim prethodnim mjerama vrijednost društva DB Cargo smanjila se i postala je negativna u srednjoročnom planu iz 2020. Iz srednjoročnog plana iz 2020. jasno je i da se program „Starke Cargo”, tj. strategija temeljena na rastu obujma, više nije mogao ostvariti jer je obujam predviđen u srednjoročnom planu iz 2020. u cijelom razdoblju planiranja ostao ispod razine obujma predviđene u srednjoročnom planu iz 2019., kojim je uveden program „Starke Cargo”.

(396) Komisija napominje da su u srednjoročnim planovima društva DB Cargo izrađenima od 2015. utvrđivani dodatni rizici i prilike čija je vjerojatnost ostvarenja bila veća od 40 %. Oni nisu uključeni u osnovni scenarij, ali su ipak utvrđeni zbog vjerojatnosti da će se pojaviti. Srednjoročni plan iz 2020. nije sadržavao nikakve dodatne prilike. Međutim, u njemu su bili utvrđeni dodatni rizici (vidjeti uvodnu izjavu 58.). Ti su rizici bili znatni jer bi doveli do akumuliranog negativnog učinka na EBIT grupe DB Cargo za razdoblje planiranja od −417 milijuna EUR (vidjeti sliku 3), što ukazuje na to da bi se negativni EBIT predviđen za to razdoblje povećao za oko 65 % ako bi se ti utvrđeni rizici ostvarili. To znači da je bilo razumno pretpostaviti da bi eventualna odstupanja od plana bila negativna, a ne pozitivna. Stoga je postojao rizik da bi DB Cargo ponovno mogao ostvariti slabije rezultate unatoč tomu što je već predviđen negativan povrat za dioničara. Savjestan dioničar uzeo bi u obzir i taj rizik od slabijih rezultata.

(397) Nadalje, 2019. naručena je studija kako bi se pronašla rješenja za nedostatke u segmentu prijevoza pojedinačnim vagonima, koji nije samo strukturno ostvarivao gubitke nego je zapravo najviše pridonosio godišnjim gubicima društva DB Cargo (vidjeti tablicu 6, vidjeti uvodnu izjavu 61.). Studija je izrađena u listopadu 2019. i u ograničenom je opsegu izmijenjena u siječnju 2020. Stoga se mogla uzeti u obzir pri donošenju odluka o segmentu prijevoza pojedinačnim vagonima. Kad je riječ o nalazima studije prijevoza pojedinačnim vagonima, Komisija napominje da su se od šest kriterija korištenih za procjenu potencijalnih strateških opcija četiri odnosila na kriterije

([135]) Komisija za diskontiranje porezne pogodnosti koristi WACC grupe DB prije poreza naveden u godišnjim izvješćima za godinu srednjoročnog plana. Riječ je o konzervativnoj pretpostavci jer je trošak vlasničkog kapitala grupe DB manji od troška vlasničkog kapitala njezina poslovnog segmenta prijevoza tereta i logistike.

([136]) U tom kontekstu Komisija podsjeća na to da se u drugom izvješću društva E.CA na gubitke primjenjuje porezna stopa od 15 % jer se pretpostavlja da se 50 % može promatrati kao prijenos gubitaka u sljedeće razdoblje po poreznoj stopi od 30 %, a na pozitivne rezultate stopa od 12 % zbog prijenosa gubitaka u sljedeće razdoblje (vidjeti uvodnu izjavu 126.).

([137]) Komisija napominje i da negativna neto sadašnja vrijednost nije ograničena na srednjoročni plan iz 2020., nego bi i na temelju srednjoročnog plana iz 2021. (koji obuhvaća razdoblje 2022. – 2026.) bila negativna i iznosila oko −166 milijuna EUR.

javne politike ([138]). Komisija smatra da privatni dioničar kao odlučujuće kriterije za svoju analizu ne bi uzeo u obzir ni koristi za nacionalno gospodarstvo ni ekološke koristi. Slično tomu, posebnu odgovornost za zadržavanje osoblja koju je društvo DB Cargo imalo jer je u državnom vlasništvu privatni dioničar ne bi uzeo u obzir kao relevantnu. Nadalje, čini se i da je učinak koji bi odabrana opcija imala na (domaći i europski) željeznički sustav relevantniji za državu jer se odnosi na infrastrukturu i na modalnu raspodjelu (npr. prelazak na željeznički prijevoz ocjenjuje se pozitivno). Međutim, čini se da obuhvaća i određene aspekte koji su važni za privatnog dioničara, kao što je učinak na druge segmente, tj. prijevoz blok-vlakovima i kombinirani prijevoz. Privatni ulagač uzeo bi u obzir samo dva kriterija, tj. strateško pozicioniranje društva DB Cargo i financije društva DB Cargo (vidjeti uvodnu izjavu 64.). Od ta dva kriterija važniji je učinak na financije društva DB Cargo jer je to u konačnici osnova za stvaranje vrijednosti za dioničara. U tom bi pogledu smanjenje poslovnog segmenta prijevoza pojedinačnim vagonima bilo opcija s najpozitivnijim učinkom na financije društva DB Cargo, kako je prikazano na slici 4.

(398) Međutim, odabrana je druga strategija. Riječ je o strategiji koja već uključuje prihode od državne potpore za segment prijevoza pojedinačnim vagonima (vidjeti uvodnu izjavu 68.), no ipak bi dovela do toga da taj segment i dalje svake godine ostvaruje gubitke na operativnoj razini (tj. na razini EBIT-a), kako je prikazano na slici 5 (u srednjoročnom planu iz 2021. ta je brojka revidirana na način da segment prijevoza pojedinačnim vagonima 2026. počinje stvarati pozitivan EBIT, ali uz znatnu i kontinuiranu financijsku potporu države, vidjeti sliku 7).

(399) Komisija shvaća da se tvrdi kako se taj odabir djelomično temeljio na tome da se ne prekidaju veze mreže (vidjeti uvodnu izjavu 66.) kako bi se spriječile negativne posljedice za mrežu (a time i povećani troškovi), što se čini legitimnim interesom. Komisija napominje i da se trenutačnim planom restrukturiranja, iako je on nastao nakon događaja iz 2021., predviđaju upravo promjene sustava proizvodnje kojima se prema potrebi prekidaju veze između poslovnih segmenata (vidjeti uvodnu izjavu 262.), zbog čega bi se moglo postaviti pitanje je li opravdano da scenarij fokusa nije odabran ranije.

(400) Nadalje, čini se da plan ne uključuje samo potporu koja proizlazi iz programa za *Anlagenpreisförderung* (potpora za kompoziciju vlaka), nego i dodatnu potporu za djelatnost prijevoza pojedinačnim vagonima s obzirom na to da iznos od 246 milijuna EUR na slici 6 premašuje cijeli proračun tog programa od 200 milijuna EUR (vidjeti uvodnu izjavu 67.). Dodatna potpora ostvarena je tek 2024. (vidjeti bilješku 74.), pa je opravdanost uključivanja tih izvora prihoda u planiranje vrlo upitna.

(401) Komisija je ocijenila neto sadašnju vrijednost i na temelju srednjoročnih planova od kraja početnog razdoblja ugovora o prijenosu dobiti i gubitka do 2020., tj. srednjoročnih planova iz razdoblja od 2017. do 2019. Komisija napominje da bi na temelju srednjoročnih planova iz 2017. i 2018. neto sadašnja vrijednost vlasničkog kapitala društva DB Cargo bila pozitivna i iznosila bi oko 1 888 milijuna EUR u 2017. i oko 1 883 milijuna EUR u 2018. Međutim, neto sadašnja vrijednost koja se temelji na srednjoročnom planu iz 2019. nije jasna. Na temelju metodologije opisane u uvodnim izjavama 378. i 379. neto sadašnja vrijednost bila bi negativna i iznosila bi oko – 108 milijuna EUR. Međutim, kako je opisano u uvodnoj izjavi 407., na temelju nešto drukčije metodologije vlasnički kapital društva DB Cargo izražen kao neto sadašnja vrijednost bio bi blago pozitivan i iznosio bi oko 34 milijuna EUR. Stoga ocjena koja se temelji na srednjoročnom planu iz 2019. ne daje jasne rezultate, zbog čega Komisija ne može potvrditi da bi već s obzirom na taj srednjoročni plan razuman privatni dioničar raskinuo ugovor o prijenosu dobiti i gubitka. Međutim, taj srednjoročni plan već pokazuje negativan trend.

(402) Na temelju prethodno navedenih razloga i u kontekstu sve većih gubitaka društva DB Cargo te činjenice da su već uvedene druge mjere, kao što su promjene uprave i poslovne strategije, razuman subjekt u tržišnom gospodarstvu raskinuo bi ugovor o prijenosu dobiti i gubitka kako bi okončao negativan učinak prenesenih gubitaka na matično društvo i kao način osiguravanja daljnje discipline društva jer bi ga prisilio da potraži druge izvore financiranja ([139]).

([138]) To su kriteriji pod brojevima 1, 2, 5 i 6, tj.: 1. koristi za nacionalno gospodarstvo (učinak na Njemačku kao industrijsku lokaciju), 2. ekološke koristi (učinak na održivost prijevoza tereta u Njemačkoj), 5. učinak na osoblje društva DB Cargo uzimajući u obzir „posebnu odgovornost" za zaposlenike društva u državnom vlasništvu i 6. učinak na domaći i europski željeznički sustav.

([139]) Iako Njemačka tvrdi da kontrolni element ugovora o prijenosu dobiti i gubitka ima disciplinski učinak (vidjeti uvodnu izjavu 113.), Komisija sumnja u djelotvornost tih elemenata s obzirom na to da DB Cargo kontinuirano nije ostvarivao ciljne rezultate i stalno je bilježio godišnje gubitke (vidjeti tablicu 4).

(403) Stoga, s obzirom na rok za obavijest o raskidu ugovora od tri mjeseca prije kraja fiskalne godine (vidjeti uvodnu izjavu 51.) te vrijeme izrade srednjoročnih planova i njihova predstavljanja Nadzornom odboru društva DB Cargo i društvu DB AG (vidjeti uvodnu izjavu 54.), odluka o raskidu ugovora o prijenosu dobiti i gubitka najranije nakon izrade srednjoročnog plana iz 2020. stupila bi na snagu krajem 2021., a gubici koje bi DB Cargo ostvario 2022. više ne bi bili automatski pokriveni.

(404) Kad je riječ o prvom i drugom izvješću društva E.CA, Komisija napominje da samo drugo izvješće društva E.CA sadržava kvantifikaciju profitabilnosti (u smislu neto sadašnje vrijednosti) za dioničara društva DB Cargo. Osim toga, izvješća su naručena *ex post*, nakon što su gubici pokriveni, tako da je riječ o dokazu podnesenom nakon što je dioničar donio odluku o pokrivanju predmetnih gubitaka.

(405) Komisija napominje da je u drugom izvješću društva E.CA primijenjena nešto drukčija metodologija za izračun neto sadašnje vrijednosti društva DB Cargo, odnosno koristili su se slobodni novčani tokovi društvu (FCFF), u ovom slučaju FCFF društva DB AG. Budući da kvantitativna procjena iz izvješća društva E.CA nije obuhvaćala 2019. ni razdoblja nakon te godine, Komisija je izračunala neto sadašnju vrijednost i na temelju FCFF-a služeći se istim pretpostavkama o poreznim pogodnostima i diskontnoj stopi (WACC nakon poreza za segment prijevoza tereta i logistike) kao u izvješću društva E.CA (vidjeti uvodne izjave 126. i 127.).

(406) Kao što je uobičajeno pri utvrđivanju vrijednosti vlasničkog kapitala primjenom FCFF-a kao osnove za neto sadašnju vrijednost, Komisija je izračunala razliku između završne vrijednosti poduzeća i neto duga kao završnu vrijednost vlasničkog kapitala društva DB Cargo ([140]).

(407) Na temelju metodologije opisane u uvodnim izjavama 405. i 406. vrijednost vlasničkog kapitala društva DB Cargo izražena kao neto sadašnja vrijednost iznosila bi oko 34 milijuna EUR u 2019., oko −1 852 milijuna EUR u 2020. i oko −1 445 milijuna EUR u 2021. Čak i ako bi se pozitivno uzelo u obzir izbjegavanje troškova izlaska iz segmenta prijevoza pojedinačnim vagonima u iznosu od oko 1,5 milijardi EUR, kako je procijenjeno u drugom izvješću društva E.CA, vrijednost vlasničkog kapitala društva DB Cargo i dalje bi bila negativna. Stoga se primjenom te druge metodologije ne dovodi u pitanje nalaz da bi razuman ulagač u tržišnom gospodarstvu raskinuo ugovor o prijenosu dobiti i gubitka s učinkom od kraja 2021.

(408) Kad je riječ o argumentu Njemačke da postojeći dioničar postupa drukčije od novog ulagača (vidjeti uvodnu izjavu 116.), Komisija se općenito slaže s time. Komisija također uzima u obzir prethodno navedeno stajalište s obzirom na činjenicu da DB Cargo nije prenio nikakvu dobit na DB AG od 2008. i da je ostvario samo gubitke koje je njegovo matično društvo moralo pokriti (vidjeti tablicu 4). Komisija se slaže i s time da bi postojeći dioničar u postupku donošenja odluka uzeo u obzir kontinuirani neuspjeh društva DB Cargo u ostvarivanju ciljnih rezultata. Napominje da je DB AG u tom pogledu poduzeo radnje koje su dostupne postojećem dioničaru, tj. uveo je programe restrukturiranja i promijenio je upravu društva DB Cargo kako bi to društvo ponovno postalo održivo. Razumno je smatrati da bi i postojeći dioničar poduzeo te radnje, uzimajući pritom u obzir i prednosti porezne grupe. Međutim, to ne bi činio beskonačno, posebno ako te radnje nisu polučile pozitivne rezultate. U tom pogledu Komisija podsjeća na to da bi već na temelju srednjoročnog plana iz 2019. vrijednost vlasničkog kapitala društva DB Cargo izražena kao neto sadašnja vrijednost bila oko nule i dodatno bi se smanjivala unatoč svim prethodnim poduzetim radnjama te bi u srednjoročnom planu iz 2020. postala negativna. To znači da nijedna mjera provedena u prošlosti nije bila uspješna, počevši još od 2015. s programom „Zukunft Bahn". Stoga je razborito pretpostaviti da bi razuman privatni dioničar raskinuo ugovor o prijenosu dobiti i gubitka nakon što bi vrijednost njegova ulaganja postala očito negativna, već na temelju pretpostavki iz plana i ne uzimajući u obzir stvarne povijesne rezultate.

(409) Nadalje, kad je riječ o argumentu Njemačke da je Komisija u drugom predmetu prihvatila da se nadoknadom višegodišnjih gubitaka ne dodjeljuje gospodarska prednost (vidjeti uvodnu izjavu 115.), Komisija podsjeća na to da se njezina ocjena mora temeljiti isključivo na činjenicama u konkretnom predmetu. Stoga taj argument nije relevantan. Međutim, predmet na koji se Njemačka poziva odnosio se na zračne luke Berlin Schönefeld, Tegel i Tempelhof. U tom je predmetu Komisija u uvodnoj izjavi 179. svoje odluke u kojoj je utvrdila da mjere ne čine potporu navela da je „FBS […] mogao očekivati da će se tim dugoročnim koristima – uspješnim otvorenjem i

([140]) Komisija napominje da društvo E.CA nije izračunalo razliku između završne vrijednosti poduzeća i neto duga, nego je izračunalo samo vrijednost poduzeća društva DB Cargo, a ne vrijednost njegova vlasničkog kapitala.

isplativim poslovanjem jedinstvene nove zračne luke za šire područje Berlina (kao i očekivanom dobiti iz poslovanja Schönefelda nakon nekoliko godina praktične primjene strategije za niskotarifne prijevoznike) – premašiti gubitci koje je Schönefeld bilježio prije otvorenja BER-a”. U tom se kontekstu situacija društva DB Cargo ne može uopće usporediti sa situacijom u predmetu koji navodi Njemačka jer se nije očekivala nikakva veća dugoročna promjena situacije društva DB Cargo usporediva s otvaranjem zračne luke Berlin-Brandenburg (BER).

(410) Stoga Komisija zaključuje da bi nakon srednjoročnog plana iz 2020. ulagač u tržišnom gospodarstvu raskinuo ugovor o prijenosu dobiti i gubitka s učinkom od kraja 2021. To znači da je automatskim pokrivanjem gubitaka iz 2022. i nakon toga dodijeljena gospodarska prednost društvu DB Cargo, koji je korisnik te prednosti zajedno sa svojim društvima kćerima čije gubitke ili dobit konsolidira u svojim korporativnim financijskim izvještajima.

(411) Kako je naveo Sud, ako je u pitanju pojedinačna potpora, utvrđivanje gospodarske prednosti načelno omogućuje pretpostavku da je mjera selektivna ([141]). To je tako bez obzira na to postoje li na relevantnim tržištima subjekti koji se nalaze u usporedivoj činjeničnoj i pravnoj situaciji. Budući da se ta prednost dodjeljuje samo društvu DB Cargo kao jedinom korisniku, gospodarska je prednost selektivna.

5.1.3.2. BEV-ovo djelomično pokrivanje primanja državnih službenika zaposlenih u društvu DB Cargo („mjera 4”)

(412) Članak 107. stavak 1. UFEU-a obuhvaća mjere koje u različitim oblicima smanjuju opterećenja koja obično snosi poduzetnik i koje stoga nisu subvencije u užem smislu riječi, ali su slične naravi i učinka ([142]). Članak 107. stavak 1. UFEU-a ne razlikuje intervencije države prema uzrocima ili ciljevima, nego ih definira s obzirom na njihove učinke ([143]).

(413) Komisija napominje da mjera 4 dovodi do sustava u kojem su svi željeznički službenici koji su prethodno bili zaposleni u njemačkim javnim željeznicama premješteni u BEV, poseban državni subjekt nastao spajanjem društava Deutsche Bundesbahn i Deutsche Reichsbahn, koji je odgovoran za isplatu plaća i drugih naknada izravno dotičnim službenicima. BEV upravlja i fondom zdravstvenog osiguranja željezničkih službenika te mirovinama umirovljenog osoblja. Taj je sustav uspostavljen u trenutku osnivanja društva DB AG kao novog saveznog željezničkog poduzeća osnovanog u skladu s privatnim pravom 1994., odnosno 13 godina prije potpune liberalizacije tržišta željezničkog prijevoza tereta 2007., i otad se nije znatno mijenjao (uvodna izjava 77.) ([144]).

(414) Na temelju odredaba članka 143.a njemačkog Saveznog ustava i članaka 12., 21. i 23. DBGrG-a željeznički službenici koji su službeno zaposleni u BEV-u raspoređuju se u DB AG u zamjenu za plaćanje u iznosu koji se izračunava pojedinačno i konkretno za svakog raspoređenog radnika i koji DB AG godišnje plaća BEV-u. Željezničke službenike koji su raspoređeni u DB AG to društvo dodjeljuje svojim društvima kćerima, uključujući DB Cargo. DB Cargo plaća troškove osoblja za željezničke službenike društvu DB AG, koje to plaćanje prenosi BEV-u.

(415) Osim toga, dokazi koje je dostavila Njemačka pokazuju da BEV raspoređuje željezničke službenike i u druga poduzeća koja su konkurenti društva DB AG. To ograničeno raspoređivanje dobrovoljno je u smislu da se ne temelji na odredbama DBGrG-a nego isključivo na odredbama članka 29. BBG-a, prema kojem je potrebna suglasnost dotičnog službenika (vidjeti uvodnu izjavu 77.).

([141]) Presuda Suda od 4. lipnja 2015., Komisija/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, t. 60.
([142]) Presude Suda od 15. ožujka 1994., Banco Exterior de España, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, t. 13. i od 11. srpnja 1996., SFEI i dr., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, t. 58.
([143]) Presuda Suda od 26. listopada 2016., Orange/Komisija, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798, t. 38.
([144]) Za ograničene izmjene članka 21. DBGrG-a vidjeti bilješku 48.

(416) Na temelju članka 21. stavka 1. i članka 23. DBGrG-a plaćanja koja DB AG izvršava u korist BEV-a za svakog pojedinog raspoređenog željezničkog službenika moraju se izračunati u skladu s načelom *als-ob-Kosten* (troškovi „kao da je tako”), što znači da se njihov iznos temelji na troškovima osoblja za usporedive radnike društva DB AG koji su zaposleni na tržištu rada, *kao da* je DB AG raspoređene službenike zaposlio kao nove radnike. Ta plaćanja uključuju sve elemente primanja radnika zaposlenog na temelju odgovarajućeg kolektivnog ugovora, odnosno osnovnu plaću i odgovarajuće dodatke te doprinose poslodavaca za programe obveznog sustava socijalne sigurnosti. Ti se doprinosi konkretno odnose na mirovinsko osiguranje, zdravstveno osiguranje, osiguranje za slučaj nesreće i nezaposlenosti, naknadu za dugotrajnu skrb, rodiljnu naknadu i naknadu zbog nesolventnosti. Zbog primjene tog načela troškovima koje DB AG nadoknađuje BEV-u dodaje se i nekoliko vrsta davanja i naknada koje su uvedene nakon osnivanja društva DB AG i koje su dio troškova osoblja za ugovorne radnike. S druge strane, BEV pokriva troškove koji proizlaze iz strukturnih razlika u primanjima i posebnih značajki prava javnih službi u usporedbi s privatnim radnim pravom. Naposljetku, plaćanja BEV-u uključuju i troškove povezane s upravljanjem ljudskim resursima (uvodna izjava 79.).

(417) Pravila opisana u uvodnoj izjavi 416. primjenjuju se i na DB Cargo, koji društvu DB AG nadoknađuje troškove osoblja za željezničke službenike raspoređene u DB Cargo. Njemačka je dokaze o primjeni načela *als-ob-Kosten* u praksi u društvu DB Cargo dostavila u obliku tablica u kojima se troškovi osoblja za pojedinačne ugovorne radnike zaposlene izravno na tržištu rada uspoređuju s troškovima osoblja za službenike u sličnoj profesionalnoj situaciji koje je rasporedio BEV (slična dob, funkcije, kvalifikacije i platni razred). Dostavljeni dokazi pokazuju da se troškovi osoblja za dotične ugovorne radnike i troškovi osoblja koje DB Cargo mora preko društva DB AG platiti BEV-u u zamjenu za raspoređene službenike izračunavaju prema istoj metodologiji, uključuju iste elemente, konkretno isti udio poslodavaca u doprinosima za obvezno socijalno osiguranje, i u konačnici su sličnog iznosa. Zaključno, kao rezultat primjene načela *als-ob-Kosten* troškovi osoblja koje DB Cargo mora nadoknaditi BEV-u za raspoređene željezničke službenike odgovaraju tržišnoj cijeni za osoblje s odgovarajućim kvalifikacijama.

(418) Osim toga, Njemačka je dokazala da BEV raspoređuje željezničke službenike u druge državne agencije i, što je najvažnije, u konkurente društva DB AG. Slično kao i kad je riječ o društvima DB AG i DB Cargo, u tim slučajevima BEV pokriva dio troškova osoblja koji su svojstveni zakonskom režimu dotičnih službenika na temelju pojedinačno sklopljenih ugovora koji odražavaju načelo *als-ob-Kosten* utvrđeno u članku 21. stavku 1. DBGrG-a ([145]). Stoga ti posebni troškovi osoblja ne opterećuju proračun predmetnog poduzetnika. Iako je ta praksa ograničena, iz nje je vidljivo da se u načelu željeznički službenici zaposleni u BEV-u raspoređuju po tržišnoj cijeni, neovisno o tome raspoređuju li se u DB AG ili njegove konkurente.

(419) Nadalje, suprotno tvrdnjama podnositelja pritužbe, mjera 4 znatno se razlikuje od mjere koju je Komisija ocijenila u Odluci 2012/540/EU od 20. prosinca 2011. o državnoj potpori C 25/08 (ex NN 23/08) – Reforma načina financiranja mirovina državnih službenika zaposlenih u France Télécomu koju je Francuska Republika provela za France Télécom ([146]) („odluka u predmetu Orange”), koju su potvrdili sudovi Unije ([147]). Prvo, mjera ispitana u toj odluci bila je zakon koji se primjenjivao samo na France Télécom (čiji je nasljednik Orange), koji je, kao bivši odjel Ministarstva pošte, telegrafa i telefona, bio jedini poslodavac državnih službenika tog ministarstva za koje je, zajedno s La Posteom, francuska država bila dužna osigurati isplatu mirovina ([148]). Mjera se sastojala od izmjene *ad hoc* Zakona o France Télécomu iz 1990. ([149]), kojim se, među ostalim, propisivala obveza France Télécoma da državi nadoknadi mirovine državnih službenika zaposlenih u France Télécomu. Izmjenom uvedenom 1996. France Télécom oslobođen je mirovinske obveze za procijenjeni trošak konačne isplate mirovina, čime su oslobođene i potrebne računovodstvene pričuve za podmirenje te obveze te je znatno smanjen iznos te naknade, čime je France Télécom stavljen u povoljniji položaj od onoga koji proizlazi iz Zakona iz 1990. Drugo, Komisija je napomenula da mjera ispitana u okviru donošenja odluke u predmetu Orange nije jamčila da su socijalni doprinosi koje je plaćao France Télécom jednaki doprinosima njegovih konkurenata. Konkretno, doprinos koji je plaćao France Télécom

([145]) Podnesci Njemačke od 21. travnja 2022. i 27. rujna 2024.
([146]) SL L 279, 21.8.2012., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/540/oj.
([147]) Presuda Općeg suda od 26. veljače 2015., Orange/Komisija, T-385/12, ECLI:EU:T:2015:117 i presuda Suda od 26. listopada 2016., Orange/Komisija, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798.
([148]) Vidjeti uvodne izjave 98. i 138. odluke u predmetu Orange.
([149]) Zakon br. 90-568 od 2. srpnja 1990.

izračunan je na temelju stope koja je uključivala samo doprinose koji odgovaraju zajedničkim rizicima zaposlenika na koje se primjenjuje zajedničko privatno radno pravo i državnih službenika te je, posljedično, isključivala doprinose koji odgovaraju rizicima koji nisu zajednički i koje su konkurenti, ili France Télécom za zaposlenike koji nisu državni službenici, morali plaćati, kao što su nezaposlenost ili neisplata plaća u slučaju nesolventnosti poslodavca.

(420) S druge strane, mjera 4 dio je sustava u kojem su državni željeznički službenici od početka postupka transformacije saveznih željeznica bili zaposleni u zasebnom državnom subjektu koji djeluje kao agencija koja ih pod istim uvjetima ustupa društvu DB AG (i u konačnici njegovim društvima kćerima) i drugim poduzetnicima. Taj se sustav primjenjuje na DB AG od njegova osnivanja 1994. i nikad nije izmijenjen na način kojim bi se poboljšao položaj tog društva ili njegovih društava kćeri ([150]). Osim toga, naknada koja se plaća za radnu snagu koju BEV osigurava društvu DB AG i njegovim konkurentima izračunava se pojedinačno i konkretno za svakog člana osoblja i odgovara tržišnim troškovima osoblja sa sličnim kvalifikacijama jer uključuje sve elemente troškova koje poslodavac plaća za takvo osoblje zaposleno na tržištu. Što je najvažnije, naknada koja se plaća BEV-u uključuje doprinose za programe sustava socijalne sigurnosti koji pokrivaju sve rizike kojima su izloženi zaposlenici u privatnom sektoru (vidjeti uvodnu izjavu 416.).

(421) Zaključno, ne može se smatrati da mjera 4 dovodi do selektivne prednosti u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a za DB AG ili društva koja pripadaju grupi DB, kao što je DB Cargo.

(422) Budući da se ne može utvrditi postojanje prednosti, koja je jedan od kumulativnih uvjeta za postojanje potpore, Komisija zaključuje da mjera 4 ne uključuje državnu potporu.

5.1.4. *Narušavanje tržišnog natjecanja i učinak na trgovinu*

(423) Obično se smatra da narušavanje tržišnog natjecanja u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a postoji kad država dodijeli financijsku prednost nekom poduzetniku u liberaliziranom sektoru u kojem postoji, ili bi moglo postojati, tržišno natjecanje ([151]). DB Cargo pruža usluge željezničkog prijevoza tereta u Njemačkoj i drugim državama članicama, u kojima drugi poduzetnici pružaju te usluge u tržišnom natjecanju s društvom DB Cargo, posebno nakon liberalizacije usluga željezničkog prijevoza tereta na unutarnjem tržištu (vidjeti bilješku 39.). Iz toga slijedi da mjera 1, ako se utvrdi da se njome dodjeljuje selektivna prednost društvu DB Cargo, može narušiti ili prijetiti da će narušiti tržišno natjecanje i utjecati na trgovinu među državama članicama u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

5.1.5. *Zaključak o postojanju potpore*

(424) S obzirom na razmatranja iz odjeljka 5.15.1. Komisija zaključuje da mjera 1 uključuje državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a za razdoblje od 1. siječnja 2022. S druge strane, mjere 2, 3 i 4 te mjera 1 za razdoblje do kraja 2021. ne čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

5.2. **Nova potpora**

(425) Neovisno o argumentima Njemačke koji se odnose na kvalifikaciju četiriju mjera koje su predmet istražnog postupka kao postojeće potpore, Komisija mora na vlastitu inicijativu u potpunosti ispitati je li mjera za koju je smatrala da je osnova za državnu potporu, tj. ugovor o prijenosu dobiti i gubitka, nova ili postojeća potpora.

(426) U skladu s člankom 1. točkom (c) Postupovne uredbe nova potpora znači svaka potpora koja nije postojeća potpora, uključujući izmjene postojeće potpore.

([150]) Vidjeti bilješku 48.

([151]) Obavijest Komisije o pojmu državne potpore iz članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, točka 187. i navedena sudska praksa.

(427) Ugovor o prijenosu dobiti i gubitka koji se ispituje sklopljen je na početno razdoblje od pet godina, nakon čega je automatski produljen na kraju svake financijske godine za dodatnih godinu dana (vidjeti uvodnu izjavu 51.). Analiza usklađenosti ugovora o prijenosu dobiti i gubitka s tržištem pokazala je da je tim ugovorom društvu DB Cargo dodijeljena selektivna prednost tek od 2022. (vidjeti uvodne izjave od 393. do 411.) i da se tek od tog trenutka ugovor o prijenosu dobiti i gubitka može smatrati mjerom državne potpore u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

(428) U skladu s ustaljenom sudskom praksom, produljenjem trajanja postojeće potpore stvara se nova potpora koja se razlikuje od potpore čije je trajanje produljeno ([152]), posebno ako je to produljenje popraćeno povećanjem proračuna radi podupiranja te potpore ([153]). Stoga, kad je riječ o argumentu Njemačke prema kojem je ugovor o prijenosu dobiti i gubitka iz 2012. bio samo produljenje prethodnih ugovora o prijenosu dobiti i gubitka koji su bili na snazi od 1999., Komisija napominje da je ugovor o prijenosu dobiti i gubitka pravni akt koji se jasno razlikuje od svih prethodnih sličnih ugovora sklopljenih između društva DB Cargo i njegova matičnog društva, primjenjuje se u novom razdoblju i uključuje nova sredstva u odnosu na ona mobilizirana na temelju bilo kojeg prethodnog ugovora. Isto vrijedi i za godišnja prešutna produljenja ugovora o prijenosu dobiti i gubitka nakon isteka njegova početnog razdoblja. Osim toga, Komisija napominje da su se i stranke tog ugovora promijenile 2016. nakon spajanja društava DB AG i DB ML (uvodne izjave 14., 45. i 46.), čime se mijenjaju i izvršivost i ravnoteža interesa stranaka ugovora u usporedbi s prethodnim ugovorima. Stoga postojanje ranijih ugovora o prijenosu dobiti i gubitka koji obuhvaćaju druga razdoblja ne dovodi do toga da se predmetni ugovor o prijenosu dobiti i gubitka (uključujući njegova prešutna produljenja) smatra postojećom potporom.

(429) Osim toga, valja napomenuti da se članak 1. točka (b) podtočka v. Postupovne uredbe ne primjenjuje na ugovor o prijenosu dobiti i gubitka. Naime, ta se odredba primjenjuje na mjere koje nisu činile potporu u trenutku njihova stupanja na snagu i koje su poslije postale potpora zbog razvoja unutarnjeg tržišta a da ih država članica nije izmijenila. S druge strane, nastavak ugovora o prijenosu dobiti i gubitka doveo je do nastanka državne potpore ne zbog razvoja unutarnjeg tržišta, nego zbog teškoća društva DB Cargo unutarnje naravi iz kojih su proizašli toliki gubici da se nastavak tog ugovora više nije mogao smatrati usklađenim s tržištem (vidjeti uvodne izjave od 393. do 411.).

5.3. **Zakonitost potpore**

(430) U skladu s člankom 108. stavkom 3. UFEU-a Komisija treba biti obaviještena o svim planovima dodjele novih potpora te se oni ne bi trebali provoditi prije nego što ih Komisija odobri. Potpora koja se ispituje počela se primjenjivati uspostavom izvršivog prava društva DB Cargo da prenese svoju stvarnu dobit ili gubitke nastale od 2022. na DB AG, prije nego što ju je Komisija odobrila. Prema tome, njemačka tijela prekršila su svoje obveze iz članka 108. stavka 3. UFEU-a. Stoga mjera 1 čini nezakonitu potporu u mjeri u kojoj se smatra državnom potporom od 2022.

5.4. **Spojivost potpore s unutarnjim tržištem**

(431) U skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) UFEU-a potpore za olakšavanje razvoja određenih gospodarskih djelatnosti ili određenih gospodarskih područja mogu se smatrati spojivima s unutarnjim tržištem ako ne utječu negativno na trgovinske uvjete u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno zajedničkom interesu.

(432) Stoga, kako bi se mogla smatrati spojivom s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) UFEU-a, državna potpora mora ispunjavati dva uvjeta: (i) mora biti namijenjena olakšavanju razvoja određenih gospodarskih djelatnosti ili određenih gospodarskih područja i (ii) ne smije negativno utjecati na trgovinske uvjete u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno zajedničkom interesu.

(433) Ta dva uvjeta ne dovode u pitanje činjenicu da se odlukama koje Komisija donese na toj osnovi mora osigurati usklađenost s pravom Unije ([154]).

([152]) Vidjeti presude od 26. listopada 2016., DEI i Komisija/Alouminion tis Ellados, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, t. 50. i navedenu sudsku praksu i od 15. prosinca 2022., Veejaam i Espo, C-470/20, ECLI:EU:C:2022:981, t. 44. i 47.

([153]) Presuda od 20. svibnja 2010., Todaro Nunziatina & C., C-138/09, ECLI:EU:C:2010:291, t. od 44 do 47.

([154]) Presuda Suda od 22. rujna 2020., Austrija/Komisija, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, t. 20.

(434) U okviru prvog uvjeta Komisija ispituje je li potpora namijenjena olakšavanju razvoja određenih gospodarskih djelatnosti. U okviru drugog uvjeta Komisija odmjerava pozitivne učinke predložene potpore u odnosu na negativne učinke koje ta potpora može imati na unutarnje tržište ([155]).

(435) Komisija je u Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje utvrdila kriterije koje ispituje pri ocjeni spojivosti potpore za restrukturiranje društva s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) UFEU-a ([156]). S obzirom na prirodu i ciljeve predmetne državne potpore Komisija će ocijeniti je li potpora u skladu s odredbama utvrđenima u Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

(436) Komisija provodi test ravnoteže u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) UFEU-a i Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje pri ispitivanju ima li potpora za restrukturiranje negativan učinak na trgovinske uvjete u mjeri u kojoj je to protivno zajedničkom interesu. Ako korisnik ispunjava uvjete za dobivanje potpore za restrukturiranje, Komisija pri provedbi tog testa uspoređuje pozitivne učinke potpore s negativnim učincima koji proizlaze iz utjecaja državne potpore na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama. Komisija pritom uzima u obzir potrebu za intervencijom države, primjerenost, proporcionalnost i transparentnost potpore te ublažavanje negativnih učinaka načelom jednokratne dodjele i mjerama kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja utvrđenima u Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

(437) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 433., odlukama koje Komisija donese u pitanjima državnih potpora mora se osigurati usklađenost s pravom Unije. Komisija u tom kontekstu primjećuje da iz istražnog postupka ne proizlazi da bi potpora za restrukturiranje ili njezini uvjeti ili gospodarske djelatnosti koje se olakšavaju tom potporom mogli dovesti do kršenja relevantne odredbe prava Unije. Osim toga, Komisija nije pokrenula postupak protiv Njemačke zbog mogućeg kršenja prava Unije koje bi bilo povezano s ovim predmetom niti je zaprimila primjedbe ili informacije koje bi ukazivale na to da su državna potpora, njezini uvjeti ili gospodarske djelatnosti koje se olakšavaju tom potporom u suprotnosti s relevantnim odredbama prava Unije, osim članaka 107. i 108. UFEU-a.

5.4.1. *Prihvatljivost*

(438) Kako bi mogao dobiti potporu za restrukturiranje, poduzetnik se mora smatrati poduzetnikom u teškoćama u skladu s odjeljkom 2.2. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje. Konkretnije, u točki 20. tih smjernica propisuje se da se smatra da je poduzetnik u teškoćama ako je „bez državne intervencije gotovo siguran prestanak njegova poslovanja u kratkoročnom ili srednjoročnom razdoblju”. To bi bio slučaj ako je ispunjen najmanje jedan od uvjeta opisanih u točki 20. podtočkama od (a) do (d) tih smjernica. Točka 20. podtočka (a) Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje glasi: „[u] slučaju društva s ograničenom odgovornošću, ako je više od polovice njegova upisanog temeljnog kapitala izgubljeno zbog prenesenih gubitaka. To se događa kada se odbijanjem prenesenih gubitaka od pričuva (i svih drugih elemenata koji se općenito smatraju dijelom vlastitog kapitala društva) dobije negativan kumulativni iznos koji premašuje polovicu upisanog vlasničkog kapitala.”

(439) Kao što to proizlazi iz tablice 4, vlasnički kapital društva DB Cargo svake je godine od 2012. bio veći od njegova upisanog temeljnog kapitala. Međutim, razlog za to je postojanje automatskog prijenosa gubitaka na temelju ugovora o prijenosu dobiti i gubitka. Budući da se gubici prenose na DB AG i nemaju utjecaja na bilancu društva DB Cargo, oni ne utječu negativno na vlasnički kapital društva, koji bi inače morao apsorbirati gubitke.

(440) Komisija je u tom je kontekstu utvrdila da je prijenosom gubitaka na temelju ugovora o prijenosu dobiti i gubitka (koji je produljen svake godine do kraja 2024.), počevši s prijenosom gubitaka iz 2022., društvu DB Cargo dodijeljena gospodarska prednost te da taj prijenos čini državnu potporu (vidjeti uvodne izjave 410. i 424.) koju je Njemačka nezakonito dodijelila (vidjeti uvodnu izjavu 430.).

([155]) Presuda Suda od 22. rujna 2020., Austrija/Komisija, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, t. od 18. do 20.
([156]) Smjernice o potporama za sanaciju i restrukturiranje, točka 38.

(441) Komisija stoga smatra da je prijenosom gubitaka iz 2022. iskrivljena stvarna financijska situacija društva DB Cargo, kako je prikazana u njegovim stvarnim poslovnim knjigama, jer zdravo stanje vlasničkog kapitala društva DB Cargo u njegovoj bilanci nije posljedica njegovih financijskih rezultata nego samo nezakonito dodijeljene državne potpore, tj. državnih financijskih sredstava koje društvo ne bi moglo dobiti na tržištu. Stoga Komisija smatra da bi, kako bi se dobila realistična financijska slika društva DB Cargo u to vrijeme, trebalo isključiti učinke tih prijenosa i izračunati prilagođeni vlasnički kapital tog društva u situaciji u kojoj bi gubici utjecali na njegov vlasnički kapital. Komisija u tom kontekstu naglašava da se u točki 20. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje nalaže da se razmotri situacija u kojoj bi se korisnik nalazio bez potpore. Smatra se da je poduzetnik u teškoćama ako je bez intervencije države gotovo siguran prestanak njegova poslovanja u kratkoročnom ili srednjoročnom razdoblju. Činjenica da je određena intervencija države bila strukturirana tako da se spriječi da gubici korisnika opterećuju njegovu bilancu, a ne tako da se nadoknade gubici koji su već priznati u toj bilanci, nije relevantna ako bi bez te intervencije poduzetnik gotovo sigurno prestao poslovati.

(442) Kako je vidljivo iz tablice 4, vlasnički kapital društva DB Cargo iznosio je 666 milijuna EUR na kraju 2021. Budući da Komisija državnom potporom smatra samo gubitke prenesene u okviru mjere 1 počevši od 2022., stanje vlasničkog kapitala iz 2021. i dalje predstavlja stvarni financijski položaj društva DB Cargo bez potpore. Međutim, gubici tog društva iz 2022. iznosili su 858 milijuna EUR. Ako bi ti gubici teretili izravno vlasnički kapital društva DB Cargo, vlasnički kapital bio bi negativan i iznosio bi −192 milijuna EUR. Prema tome, DB Cargo imao bi negativan vlasnički kapital. Komisija u tom pogledu napominje da se gubici akumuliraju tijekom godine, a prenose tek 31. prosinca određene godine. Stoga bi DB Cargo u nekom trenutku 2022. izgubio više od polovine svojeg upisanog temeljnog kapitala. Prema tome, bez potpore bi više od polovine upisanog temeljnog kapitala društva DB Cargo nestalo zbog akumuliranih gubitaka najkasnije krajem 2022. i nakon toga sve do danas. DB Cargo stoga se smatra poduzetnikom u teškoćama u skladu s točkom 20. podtočkom (a) Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje ([157]). Prema tome, ako se ugovor o prijenosu dobiti i gubitka koji se može pripisati Njemačkoj ne bi nastavio, gotovo je sigurno da bi DB Cargo u kratkoročnom ili srednjoročnom razdoblju prestao poslovati, kako je navedeno u točki 20. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

(443) U skladu s točkom 20. podtočkom (c) Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje poduzetnik se smatra poduzetnikom u teškoćama ako se nad njime provodi cjelokupni postupak nesolventnosti ili on ispunjava kriterije u skladu s nacionalnim pravom da se nad njim provede cjelokupni postupak nesolventnosti na zahtjev vjerovnika. DB Cargo nije u cjelokupnom postupku nesolventnosti i ne ispunjava kriterije za pokretanje tog postupka.

(444) U skladu s točkom 20. podtočkom (d) Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje poduzetnik se smatra poduzetnikom u teškoćama ako poduzetnik koji nije MSP u posljednje dvije godine ima: (i) omjer knjigovodstvenog duga i kapitala veći od 7,5 i (ii) EBITDA koeficijent pokrića kamata manji od 1,0.

(445) DB Cargo nije MSP. Imao je negativnu EBITDA-u od oko −541 milijun EUR u 2022. i −125 milijuna EUR u 2021. na temelju objavljenog godišnjeg izvješća za 2022., stoga bi njegov koeficijent pokrića kamata bio negativan. S obzirom na to da bi bez potpore vlasnički kapital bio negativan na kraju 2022., omjer duga i kapitala društva DB Cargo bio bi negativan. Međutim, ako bi se u obzir uzeli samo zajmovi, njegov omjer duga i kapitala iznosio je oko 3,4 u 2021. Stoga uvjet iz točke 20. podtočke (d) Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje ne bi bio ispunjen.

(446) U skladu s točkom 21. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje novoosnovani poduzetnik koji posluje manje od tri godine ne može dobiti potporu za restrukturiranje. DB Cargo posluje pod svojim sadašnjim imenom i u svojem sadašnjem pravnom obliku od 2016. (vidjeti uvodnu izjavu 12. točku (d)). Uzimajući u obzir različite nazive i pravne oblike, DB Cargo djeluje od 1999. kao (ne)izravno društvo kći društva DB AG (vidjeti uvodnu izjavu 47.). Stoga DB Cargo nije novoosnovani poduzetnik.

([157]) Tehnički i u računovodstvenom smislu taj je uvjet strogo ispunjen na dan kad ti kumulativni gubici prijeđu prag od 50 % upisanog temeljnog kapitala, što se može potvrditi samo *ex post* na kraju financijske godine i nakon potvrde revizora. Radi njegove praktične primjene, taj uvjet potrebno je tumačiti s obzirom na kvalitativnu definiciju da bi poduzetnik gotovo sigurno prestao poslovati u kratkoročnom ili srednjoročnom razdoblju, koje može varirati. U ovom bi predmetu *de facto* operativni gubici iz 2021. i predviđeni rezultati za 2022. i nakon toga doveli do toga da bi tržišni dioničar 30. rujna 2021. društvu DB Cargo dostavio obavijest o raskidu ugovora o prijenosu dobiti i gubitka. U tom bi slučaju i od tog trenutka bilo gotovo sigurno da će DB Cargo u kratkoročnom ili srednjoročnom razdoblju prestati poslovati, uz predvidljivo povećano iscrpljivanje njegove kapitalne osnovice.

(447) Nadalje, u skladu s točkom 22. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje potpora za restrukturiranje u pravilu se ne može dodijeliti društvu koje pripada većoj poslovnoj grupi, osim ako se može dokazati da su teškoće društva unutarnje naravi i nisu rezultat arbitrarnog prijenosa troškova unutar grupe te da su teškoće preteške da bi ih grupa mogla sama riješiti.

(448) Komisija podsjeća na to da je cilj točke 22. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje spriječiti grupu poduzetnika da trošak plana restrukturiranja jednog od poduzetnika koji joj pripada prebaci na državu ako je taj poduzetnik u teškoćama i ako te teškoće proizlaze iz same grupe ili ako se grupa može s njima sama nositi ([158]).

(449) Kako je opisano u uvodnim izjavama od 9. do 14., DB Cargo dio je grupe DB, što znači da je dio veće poslovne grupe. Međutim, iz uvodne izjave 60. i tablice 6 jasno slijedi da gubici društva DB Cargo proizlaze iz njegova poslovanja. Konkretno, njegov poslovni segment prijevoza pojedinačnim vagonima strukturno bilježi gubitke. Budući da su uzrokovane kontinuiranim ostvarivanjem gubitaka zbog neprofitabilnog poslovanja, teškoće društva DB Cargo unutarnje su naravi, a ne rezultat arbitrarne raspodjele troškova unutar grupe DB kojom se troškovi društva DB Cargo arbitrarno povećavaju ili se njegova dobit smanjuje ili prenosi na matična ili sestrinska društva.

(450) Iako prema njezinim godišnjim izvješćima za godine od 2020. do 2023. grupa DB ostvaruje gubitke od 2020. (–5 707 milijuna EUR u 2020., –911 milijuna EUR u 2021., –227 milijuna EUR u 2022. i –2 351 milijun EUR u 2023.), Komisija napominje da je grupa zapravo nastojala riješiti teškoće društva DB Cargo. Naime, svi gubici društva DB Cargo preneseni su na DB AG te je stoga DB Cargo bio zaštićen od posljedica svojih negativnih rezultata. Iako Komisija prijenos gubitaka počevši s gubicima iz 2022. smatra državnom potporom, to ne mijenja činjenicu da je veća poslovna grupa pomogla društvu DB Cargo, iako je to bilo u svojstvu pružatelja potpore.

(451) Komisija podsjeća na to da je, kako je opisano u uvodnoj izjavi 448., cilj točke 22. izbjeći da država snosi troškove restrukturiranja ako bi grupa poduzetnika kojoj korisnik pripada imala sredstva za to. Unatoč tomu što je teškoće društva DB Cargo rješavala sama grupa, Komisija napominje da je grupa DB ublažila teškoće društva DB Cargo pružanjem potpore koja od 2022. čini državnu potporu iako se prije te godine nije smatrala državnom potporom. Okolnosti društava DB AG i DB Cargo u tom su kontekstu specifične jer je matično društvo 2022. postalo davatelj državne potpore. To nije situacija u kojoj, kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 448., grupa prenosi troškove restrukturiranja poduzetnika koji joj pripada na državu, nego je, naprotiv, grupa postala davatelj potpore. U tim posebnim okolnostima u kojima je grupa DB davatelj potpore grupa nije mogla učiniti više kako bi riješila teškoće društva DB Cargo. Stoga Komisija zaključuje da činjenica da DB Cargo pripada grupi DB nije prepreka tome da DB Cargo ispunjava uvjete za potporu za restrukturiranje u skladu s točkom 22. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

5.4.2. *Potpora olakšava razvoj određenih gospodarskih djelatnosti ili određenih gospodarskih područja*

(452) Na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a, da bi se državna potpora smatrala spojivom s unutarnjim tržištem, njome se mora olakšavati razvoj određenih gospodarskih djelatnosti ili određenih gospodarskih područja.

(453) Zbog toga država članica koja dodjeljuje potporu mora, kako bi pokazala da je potpora za restrukturiranje namijenjena olakšavanju razvoja tih djelatnosti ili područja, dokazati da je cilj potpore spriječiti socijalne probleme ili ukloniti tržišni nedostatak (vidjeti odjeljak 3.1.1. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje) ponovnom uspostavom dugoročne održivosti poduzetnika (vidjeti odjeljak 3.1.2. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje). Komisija napominje da je, kako je potvrđeno u točki 43. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, izlazak s tržišta zapravo važan za širi proces rasta produktivnosti, zbog čega samo sprečavanje izlaska poduzetnika s tržišta nije dovoljno opravdanje za dodjelu državne potpore. S druge strane, potpore za sanaciju i restrukturiranje ubrajaju se među vrste državnih potpora kojima se najviše narušava tržišno natjecanje jer se upliću u proces izlaska s tržišta.

([158]) Vidjeti presudu Općeg suda od 13. svibnja 2015., Niki Luftfahrt/Komisija, T-511/09, ECLI:EU:T:2015:284, t. 159. i presudu Općeg suda od 18. svibnja 2022., Ryanair DAC/Komisija, T-577/20, ECLI:EU:T:2022:301, t. 46.

(454) Međutim, u određenim situacijama restrukturiranje poduzetnika u teškoćama može pridonijeti razvoju gospodarskih djelatnosti ili područja, među ostalim i izvan konkretnih djelatnosti kojima se bavi korisnik. Da takva potpora ne postoji, neuspjeh korisnika doveo bi do tržišnog nedostatka ili socijalnih problema, a zbog takvih situacija usporio bi se razvoj gospodarskih djelatnosti i/ili područja. Nepotpun popis takvih situacija naveden je u točki 44. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

(455) Komisija će najprije ocijeniti je li potpora namijenjena sprečavanju tržišnog nedostatka ili socijalnih problema (odjeljak 5.4.2.1.) i je li potpora za restrukturiranje popraćena planom restrukturiranja kojim bi se ponovno uspostavila dugoročna održivost korisnika (odjeljak 5.4.2.2.).

5.4.2.1. Sprečavanje socijalnih problema ili tržišnog nedostatka koje doprinosi razvoju gospodarske djelatnosti ili gospodarskog područja

(456) U skladu s točkom 44. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje države članice moraju dokazati da bi neuspjeh korisnika vjerojatno uzrokovao ozbiljne socijalne probleme ili ozbiljan tržišni nedostatak, posebno tako da pokažu jednu od situacija navedenih u točki 44. tih smjernica. U skladu s točkom 44. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje sprečavanje socijalnih problema ili tržišnog nedostatka konkretno se može dokazati tako da se pokaže da je ispunjena jedna od okolnosti navedenih u točki 44. podtočkama od (a) do (g). Komisija u tom pogledu napominje da su za ocjenu mjere potpore posebno relevantne okolnosti navedene u točki 44. podtočki (b) Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, odnosno okolnosti u kojima se potporom nastoji spriječiti rizik od kočenja gospodarskog rasta zbog prekida pružanja važne usluge kao posljedice izlaska korisnika s tržišta.

5.4.2.2. Potporom se izbjegava prekid pružanja važne usluge

(457) Potporom se podupire gospodarska djelatnost prijevoza tereta, pri čemu se više od dvije trećine ukupne količine robe prevezene u Njemačkoj uglavnom i redovito prevozi cestom (tablica 31).

Tablica 31

Modalna raspodjela prijevoza tereta u Njemačkoj

(u %)

	2018.	2019.	2020.	2021.	2022.
Cestovni prijevoz	72,0	71,7	72,4	71,4	71,3
Željeznički prijevoz	18,7	18,5	18,2	19,6	19,8
Ostale vrste prijevoza	9,3	9,8	9,4	9,0	8,9

Izvor: Bundesnetzagentur, Marktuntersuchung 2023 5. Sonderausgabe, str. 12, slika 3 ([159]).

(458) Neovisno o prevladavajućem udjelu cestovnog prijevoza, Komisija napominje da željeznički prijevoz tereta ima znatne koristi u odnosu na cestovni prijevoz te pridonosi održivom i ekonomičnom razvoju teretnog prijevoza. Naime, željeznički prijevoz tereta ekološki je mnogo prihvatljiviji od cestovnog prijevoza jer vlakovi proizvode do 80 % manje emisija CO_2 po toni tereta u usporedbi s kamionima. U Komunikaciji Komisije „Europski zeleni plan” ([160]) navodi se da „[k]ako bi se postigla klimatska neutralnost do 2050. potrebno je smanjenje emisija iz prometa od 90 %” i da se „[p]rioritetnim […] ocjenjuje da bi se znatan dio od 75 % kopnenog tereta koji se danas prevozi cestom trebao početi prevoziti željeznicom i unutarnjim plovnim putovima”. Slično tomu, u Komunikaciji

([159]) Dostupno na: https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/MarktuntersuchungEisenbahnen/MarktuntersuchungEisenbahnen2023Sonderausgabe5.pdf?__blob=publicationFile&v=4.

([160]) COM(2019) 640 final, 11.12.2019. Dostupno na: https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities2019-2024/european-green-deal_en.

„Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti” ([161]) („Strategija za održivu i pametnu mobilnost”) Komisija je istaknula da je potreban „odlučan rad na tome da se veći broj aktivnosti preusmjeri na održivije vrste prijevoza (točnije […] da se velik dio prijevoza tereta preusmjeri na željeznicu, unutarnje plovne putove i kratku plovidbu)”. U Strategiji za održivu i pametnu mobilnost potvrđeno je i da bi „[s] obzirom na to da će buduću mobilnost […] tereta oblikovati inovacije, trebalo […] uspostaviti odgovarajući okvir i poticaje za tranziciju koja prometni sustav može učiniti bitno učinkovitijim i održivijim”.

(459) Osim toga, željezničkim prijevozom smanjuju se onečišćenje zraka, buka i zagušenje na cestama uzrokovano cestovnim prijevozom, što željeznički prijevoz čini važnim dijelom prelaska na niskougljično gospodarstvo. Željeznički prijevoz također je energetski učinkovitiji od cestovnog jer vlakovi mogu prevoziti velike količine tereta na velike udaljenosti s manje goriva, čime se smanjuje ukupna potrošnja energije iz fosilnih goriva. Ta se učinkovitost povećava kad se željezničke mreže napajaju električnom energijom iz obnovljivih izvora, što prijevoz robe čini čišćim i održivijim.

(460) Nadalje, na velikim udaljenostima željeznički prijevoz tereta može imati znatne troškovne prednosti, posebno pri prijevozu teške ili rasute robe jer se željeznicom mogu prenositi veće količine tereta u jednom putovanju, zbog čega su troškovi prijevoza po toni manji u usporedbi s cestovnim prijevozom. Smanjena potrošnja goriva i potreba za manjim brojem osoblja dovode do dodatnog smanjenja operativnih troškova, što društvima omogućuje da ekonomično optimiziraju svoje lance opskrbe.

(461) Željeznicom se mogu prevoziti velike količine robe uz veću dosljednost i manje kašnjenja jer zagušenje na cestama, vremenske prilike i nesreće manje utječu na željeznički prijevoz. Ta je pouzdanost ključna za industrije sa strogim rasporedima isporuke jer jamči pravodobnu isporuku robe uz manje poremećaja. Željeznica nudi i veću prilagodljivost jer može lakše prihvatiti velike pošiljke u odnosu na cestovne mreže, što je čini idealnom za teret u rasutom stanju i kontejnerski teret.

(462) Dodatna je korist željezničkog prijevoza tereta ta da se preusmjeravanjem prijevoza tereta na željeznicu smanjuje pritisak na cestovne mreže. Time se smanjuju zagušenje, broj prometnih nesreća i troškovi održavanja cesta. Smanjenje cestovnog prijevoza produljuje životni vijek javne infrastrukture i pridonosi smanjenju ukupnog troškovnog opterećenja za vlade i porezne obveznike. Naposljetku, željeznički prijevoz tereta može se učinkovito integrirati u multimodalne prijevozne sustave kombiniranjem željezničkog prijevoza s pomorskim, cestovnim i zračnim prijevozom kako bi se stvorili učinkoviti logistički lanci. Njihova međusobna povezanost dovodi do poboljšanja globalnih trgovinskih putova i olakšava učinkovito kretanje robe među regijama i preko granica. Željeznica je posebno korisna u povezivanju velikih luka s odredištima u unutrašnjosti jer omogućuje neometane i učinkovite tokove tereta.

(463) S obzirom na navedeno Komisija smatra da željeznički prijevoz tereta ima ključnu ulogu u odgovornom razvoju prijevoza tereta općenito jer odgovara na hitnu potrebu za održivim logističkim rješenjima. Njegov manji utjecaj na okoliš, energetska učinkovitost i mogućnost prijevoza velikih količina robe na velike udaljenosti pomažu društvima da ostvare svoje okolišne, socijalne i upravljačke ciljeve te istodobno smanje troškove prijevoza.

(464) Podupiranjem željezničkog prijevoza tereta društva pridonose održivijem globalnom lancu opskrbe i smanjenju emisija CO_2 te potiču dugoročni gospodarski rast u skladu s okolišnim ciljevima. Prelaskom s cestovnog prijevoza tereta na željeznički društva i vlade stoga mogu izravno sudjelovati u ostvarivanju klimatskih ciljeva i smanjenju utjecaja logistike na okoliš.

(465) U tom kontekstu Komisija napominje da je cilj mjera restrukturiranja spriječiti prestanak poslovanja društva DB Cargo zbog financijskih teškoća s kojima se suočava.

([161]) Komunikacija Komisije „Strategija za održivu i pametnu mobilnost”, COM(2020) 789 final, 9.12.2020., dostupna na: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789.

(466) Naime, iako europski sektor željezničkog prijevoza tereta, u prvom redu segment prijevoza pojedinačnim vagonima, ima ključnu ulogu u logističkoj mreži, posebno u Njemačkoj, ipak se suočava sa znatnim strukturnim i operativnim izazovima, kako je detaljno objašnjeno u uvodnim izjavama od 60. do 68. Prijevoz pojedinačnim vagonima, koji uključuje prijevoz robe pojedinačnim vagonima, a ne cijelim vlakovima, omogućuje fleksibilnost za manje pošiljke. Međutim, Komisija napominje da nailazi na poteškoće u natjecanju s cestovnim prijevozom tereta, koji je brži i prilagodljiviji različitim logističkim potrebama. Opstanak tog sektora nije ključan samo za industrijske lance opskrbe nego i za ostvarivanje europskih ciljeva održivosti. Unatoč svojoj važnosti, prijevoz pojedinačnim vagonima osjetljiv je poslovni segment zbog niza problema, koji uključuju ograničenu pokrivenost željezničkom mrežom, visoke troškove i neučinkovitost.

(467) Komisija napominje da je jedna od glavnih prepreka za prijevoz pojedinačnim vagonima ograničena razgranatost željezničke mreže u odnosu na cestovne mreže. Iako je željeznica izvrstan odabir za prijevoz na velike udaljenosti, često joj nedostaje lokalna povezanost potrebna za učinkovite isporuke od točke do točke. Zbog toga je za isporuku na konačno odredište, tzv. zadnji kilometar, često potreban dodatni cestovni prijevoz, što logistički lanac čini kompliciranim i usporava isporuke. Taj problem dodatno otežava izrazito mala prosječna brzina vlakova s pojedinačnim vagonima, koja se kreće u rasponu od 22 do 25 km/h, što je znatno sporije od cestovnog prijevoza. Zbog te male brzine i čestih pretovara ugrožena je sposobnost prijevoza pojedinačnim vagonima da ponudi konkurentno vrijeme isporuke na tržištu na kojem se sve više zahtijevaju brzina i fleksibilnost.

(468) Još jedno važno pitanje jest financijska održivost prijevoza pojedinačnim vagonima. Taj je model opterećen visokim fiksnim troškovima povezanima s infrastrukturom, željezničkim vozilima i prometovanjem. Profitabilnost se može ostvariti samo ako se velike količine prevoze na velike udaljenosti, ali pojedinačnim vagonima često se prevoze manje pošiljke, što dovodi do neučinkovitosti i većih troškova. Pitanja interoperabilnosti europskih željezničkih mreža dodatno otežavaju odvijanje prometa. Iako su inicijative kao što je Europski sustav za upravljanje željezničkim prometom (ERTMS) pridonijele rješavanju pitanja interoperabilnosti, nacionalne regulatorne razlike, različite širine kolosijeka i nekompatibilni signalno-sigurnosni sustavi i dalje dovode do kašnjenja i povećanih troškova prekograničnog prometovanja pojedinačnih vagona.

(469) Prijevoznici u segmentu prijevoza pojedinačnim vagonima suočavaju se s intenzivnim tržišnim natjecanjem ne samo s cestovnim prijevozom tereta nego i s novim sudionicima na željezničkom tržištu jer se ti novi prijevoznici obično usredotočuju isključivo na profitabilne specijalizirane segmente, kao što je prijevoz blok-vlakovima koji omogućuje usluge izravnog prijevoza bez međustajališta, i time izbjegavaju operativnu složenost i neučinkovitost koje se povezuju s prijevozom pojedinačnim vagonima, čiji postojeći sustavi, starija oprema i visoki fiksni troškovi negativno utječu na pozicionirane prijevoznike, kao što je DB Cargo.

(470) Iako je riječ o velikim izazovima, ponovno se naglašava strateška vrijednost prijevoza pojedinačnim vagonima za prelazak Europe na održivi prijevoz tereta. Željeznički prijevoz tereta temelj je Unijina zelenog plana ([162]) i politike „Spremni za 55 %” ([163]) kojima se žele smanjiti emisije ugljika za 55 % do 2030. Poticanje prelaska s cestovnog na željeznički prijevoz, posebno na prijevoz pojedinačnim vagonima i intermodalni prijevoz, ključno je za postizanje tih okolišnih ciljeva. U tom kontekstu tehnološki napredak pruža nadu za poboljšanje učinkovitosti i konkurentnosti prijevoza pojedinačnim vagonima. Očekuje se da će ulaganja u digitalnu infrastrukturu i modernizaciju mreža za prijevoz pojedinačnim vagonima povećati pouzdanost i brzinu usluga te da će na temelju toga prijevoz pojedinačnim vagonima u budućnosti postati održivija alternativa cestovnom prijevozu.

([162]) Europski zeleni plan, koji je Europska komisija pokrenula u prosincu 2019., plan je EU-a za održivo i ugljično neutralno gospodarstvo, a cilj mu je da EU do 2050. postane klimatski neutralan. Njegovi ključni ciljevi uključuju smanjenje emisija stakleničkih plinova za 55 % do 2030., dekarbonizaciju energije, promicanje kružnog gospodarstva, obnovu biološke raznolikosti i poticanje održive poljoprivrede na temelju strategije „od polja do stola”. Plan podupire zelene inovacije, industrijsku tranziciju i mehanizam za pravednu tranziciju kako bi se pomoglo radnicima u pogođenim regijama. Njegov je vremenski okvir sljedeći: 2019.: pokretanje zelenog plana, 2020. – 2021.: razvoj posebnih strategija (npr. za biološku raznolikost i kružno gospodarstvo), 2021.: uvođenje paketa „Spremni za 55 %”, 2022. – 2030.: provedba politike za smanjenje emisija za 55 % do 2030., 2050.: ostvarenje cilja klimatske neutralnosti.

([163]) Program „Spremni za 55 %” zakonodavni je paket Unije pokrenut u srpnju 2021. u okviru europskog zelenog plana, a cilj mu je do 2030. smanjiti emisije stakleničkih plinova za 55 % u odnosu na razine iz 1990. na putu prema klimatskoj neutralnosti do 2050. Ključne mjere obuhvaćaju: (i) reformu sustava EU-a za trgovanje emisijama (ETS) i uvođenje mehanizma za ugljičnu prilagodbu na granicama (CBAM), (ii) ažuriranja Direktive o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora (RED) kako bi se postigao cilj od 40 % energije iz obnovljivih izvora do 2030. i Direktive o energetskoj učinkovitosti (EED) u svrhu bolje upotrebe energije, (iii) ojačane ponore ugljika u skladu s Uredbom o korištenju zemljišta, prenamjeni zemljišta i šumarstvu (LULUCF) i (iv) osnivanje Socijalnog fonda za klimatsku politiku za potporu ranjivim kućanstvima. Njegov je vremenski okvir sljedeći: 2021.: paket je pokrenut i o njemu se raspravljalo, 2022.: postignuti su politički dogovori, 2023. – 2025.: provedba temeljnih politika, 2030.: ostvarenje cilja smanjenja emisija za 55 %, 2050.: ostvarenje cilja klimatske neutralnosti.

(471) U tom kontekstu Komisija smatra da se strateška važnost prijevoza pojedinačnim vagonima ne može dovoljno naglasiti. Komisija u tom pogledu napominje da je on ključan za brojne industrije, uključujući kemijsku, automobilsku i proizvodnu industriju, koje koriste željeznički prijevoz tereta za manje, fleksibilne pošiljke koje ne mogu napuniti cijele vlakove. Neuspjeh društva DB Cargo, a time i njegove djelatnosti prijevoza pojedinačnim vagonima, imao bi ozbiljne posljedice za te industrije jer bi alternativna logistička rješenja, posebno cestovni prijevoz tereta, teško mogla postići kapacitete i ekološke koristi jednake onima željeznice. Taj bi neuspjeh mogao dovesti do povećanih troškova, poremećaja u lancu opskrbe, pa čak i gubitka radnih mjesta u ključnim sektorima koji ovise o željezničkom prijevozu tereta za prijevoz poluproizvoda i sirovina.

(472) Osim toga, Komisija smatra da bi prekid pružanja usluga prijevoza pojedinačnim vagonima imao znatan učinak na društvo općenito. Naime, preusmjeravanjem na cestovni prijevoz tereta pogoršali bi se okolišni i infrastrukturni problemi jer cestovni prijevoz proizvodi puno više emisija i pridonosi zagušenju. Komisija u tom kontekstu smatra da bi se tom promjenom ugrozili nacionalni ciljevi održivosti i ciljevi održivosti EU-a, kao što su inicijative u okviru zelenog plana i paketa „Spremni za 55 %”, u kojima se naglasak stavlja na smanjenje emisija ugljika preusmjeravanjem prijevoza tereta s ceste na željeznicu. Stoga bi gubitak usluga prijevoza pojedinačnim vagonima bio i tržišni nedostatak i korak unazad u širim nastojanjima da se smanji šteta za okoliš.

(473) Komisija uviđa da složenost operacija prijevoza pojedinačnim vagonima otežava drugim željezničkim prijevoznicima da ih repliciraju ili da prošire poslovanje u taj segment. Za razliku od blok-vlakova, koji voze izravno između dvije točke, prijevoz pojedinačnim vagonima uključuje povezivanje pojedinačnih vagona različitih klijenata u jedan vlak na ranžirnim kolodvorima. Za taj radno intenzivni proces potrebne su sofisticirana logistika, specijalizirana oprema i opsežna infrastruktura. Marže su male, a tržišno natjecanje s cestovnim prijevozom tereta, koji nudi brže i fleksibilnije usluge, otežava drugim društvima ulaganje u prijevoz pojedinačnim vagonima velikih razmjera kakav je onaj društva DB Cargo.

(474) Kao vodeći prijevoznik pojedinačnim vagonima u Danskoj (s udjelom od […] %) ([164]), Njemačkoj (s udjelom od 90 %) ([165]), Nizozemskoj (s udjelom od […] %) ([166]) i Italiji (s udjelom od […] %) ([167]) DB Cargo ima golemu mrežu ranžirnih kolodvora, lokomotiva i osposobljenog osoblja, čime ostvaruje ekonomiju razmjera koju bi novi sudionici na tržištu teško mogli postići u tim državama članicama. Osim toga, položaj društva DB Cargo kao pozicioniranog njemačkog željezničkog prijevoznika tereta omogućuje mu da usluge prijevoza pojedinačnim vagonima integrira s rješenjima u širem lancu opskrbe, što je prednost koju mali ili noviji prijevoznici možda nemaju. Komisija smatra da visoki fiksni troškovi, zajedno s operativnim izazovima koji su svojstveni prijevozu pojedinačnim vagonima ([168]), stvaraju znatne prepreke potencijalnim novim sudionicima u segmentu prijevoza pojedinačnim vagonima, zbog čega nije vjerojatno da bi se u slučaju neuspjeha društva DB Cargo, a posebno njegova segmenta prijevoza pojedinačnim vagonima, drugi mogli uključiti i popuniti prazninu a da pritom ne nastanu poremećaji.

(475) Komisija smatra da se potporom za restrukturiranje kojom se podupire plan restrukturiranja izbjegava izlazak poduzetnika koji može spriječiti prekid važne usluge koju pruža DB Cargo, posebno kad je riječ o prijevozu pojedinačnim vagonima. Zaključuje da potpora za restrukturiranje kojom se podupire plan restrukturiranja otklanja rizik od prekida usluga koje pruža DB Cargo i tako pridonosi cilju sprečavanja socijalnih problema ili tržišnog nedostatka jasno utvrđenom u točki 44. podtočki (b) Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, a time i razvoju gospodarske djelatnosti pružanja usluga kopnenog prijevoza tereta na cijelom državnom području Njemačke i drugih država članica u kojima DB Cargo djeluje.

([164]) Vidjeti odjeljak 2.2., uvodne izjave 27. i 37.
([165]) Vidjeti odjeljak 2.2., uvodne izjave 27. i 37.
([166]) Vidjeti odjeljak 2.2., uvodne izjave 27. i 37.
([167]) Vidjeti odjeljak 2.2., uvodne izjave 27. i 37.
([168]) Vidjeti uvodne izjave od 466. do 469.

5.4.2.3. Plan restrukturiranja i ponovna uspostava dugoročne održivosti

(476) Na temelju točke 46. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje u slučajevima *ad hoc* potpore dodjela potpore za restrukturiranje mora se uvjetovati provedbom plana restrukturiranja kojim bi se ponovno uspostavila održivost korisnika. Otklanjanje uzroka koji su doveli do teškoća korisnika olakšavanjem ponovne uspostave njegove dugoročne održivosti nužan je uvjet da bi potpora za restrukturiranje pridonijela razvoju gospodarskih djelatnosti i područja u kojima korisnik djeluje.

(477) Iz toga proizlazi da spojivost potpore za restrukturiranje kojom su pokriveni gubici koje je DB Cargo ostvario 2022. i koje bi knjižio do 31. prosinca 2022. da nije bilo ugovora o prijenosu dobiti i gubitka treba ocijeniti kao uvjetovanu provedbom plana restrukturiranja koji se počeo pripremati i izrađivati u srpnju 2022., čak i ako je plan službeno dostavljen Komisiji nakon toga, kad je njegova provedba već bila u tijeku (uvodne izjave 173. i 174.). Nastanak gubitaka obuhvaćenih ugovorom o prijenosu dobiti i gubitka koji se planom nastoje ograničiti te priprema i provedba plana 2022. u ovom su se slučaju odvijali u gotovo isto vrijeme.

(478) Stoga je primjereno smatrati da spojivost potpore za restrukturiranje planirane do kraja 2025., neovisno o tome je li na početku nezakonito dodijeljena, treba ocijeniti u odnosu na plan restrukturiranja i njegovu usklađenost sa zahtjevima iz Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

(479) Na temelju točaka od 45. do 48. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje potpora za restrukturiranje trebala bi se dodijeliti samo kako bi se podržao realističan, usklađen i dalekosežan plan restrukturiranja, čije mjere moraju biti osmišljene za ponovnu uspostavu dugoročne održivosti u razumnom roku, isključujući svaku daljnju potporu osim one kojom se podupire korisnikov plan restrukturiranja, i čije bi vrijeme provedbe trebalo biti što kraće. U planu restrukturiranja moraju se opisati uzroci teškoća korisnika i njegove slabosti te navesti kako će se predloženim mjerama restrukturiranja ukloniti temeljni problemi korisnika.

(480) U skladu s točkom 49. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje plan restrukturiranja mora sadržavati podatke o poslovnom modelu korisnika te se u njemu mora objasniti kako će se njime pridonijeti dugoročnoj održivosti korisnika. To bi osobito trebalo uključivati podatke o organizacijskoj strukturi korisnika, financiranju, korporativnom upravljanju i svim ostalim relevantnim aspektima. U planu restrukturiranja trebalo bi se ocijeniti jesu li se teškoće korisnika mogle izbjeći odgovarajućom i pravovremenom reakcijom uprave te bi se u tom slučaju trebalo dokazati da su uvedene odgovarajuće promjene u upravljanju. Ako teškoće korisnika proizlaze iz nedostataka njegova poslovnog modela ili sustava korporativnog upravljanja, zahtijevat će se odgovarajuće promjene.

(481) U skladu s točkama od 50. do 52. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje rezultati restrukturiranja moraju se prikazati u različitim scenarijima, konkretno utvrđivanjem parametara uspješnosti i glavnih čimbenika predvidivih rizika. Ponovna uspostava održivosti korisnika mora dovesti do primjerenog povrata uloženog kapitala nakon pokrivanja troškova, bez oslanjanja na optimistične pretpostavke o vanjskim čimbenicima kao što su varijacije u cijeni ili potražnji. Dugoročna održivost postiže se kad poduzetnik može osigurati primjereni planirani povrat kapitala nakon što pokrije sve svoje troškove, uključujući amortizaciju i financijske troškove, te kad stoga može samostalno sudjelovati u tržišnom natjecanju.

(482) Ti su zahtjevi ispitani u odjeljcima od 5.4.2.3.1. do 5.4.2.3.3.

5.4.2.3.1. Ocjena vjerodostojnosti plana restrukturiranja za uklanjanje uzroka financijskih teškoća društva DB Cargo

(483) Financijske teškoće društva DB Cargo u prvom redu proizlaze iz segmenta prijevoza pojedinačnim vagonima, koji je od 2013. znatan izvor gubitaka (sam taj segment činio je 64 % gubitaka društva u 2022. i 82 % u 2023.), dok su rezultati segmenata prijevoza blok-vlakovima i kombiniranog prijevoza bili nestabilni, ali manje negativni. Osim gubitaka segmenta prijevoza pojedinačnim vagonima, pandemija bolesti COVID-19, poremećaji u globalnom lancu opskrbe i problemi s infrastrukturom lokalnog njemačkog tržišta pogoršali su teškoće s kojima se DB Cargo suočavao u razdoblju od 2019. do 2022.

(484) Ti negativni financijski rezultati, koji su doveli do opetovanih velikih gubitaka, potkrepljuju potrebu za planom restrukturiranja kojim će se znatno izmijeniti poslovni model i strategija društva DB Cargo kako bi se ojačali njegovi financijski temelji i racionalizirali troškovi poslovanja te tako ponovno uspostavila njegova održivost do kraja razdoblja restrukturiranja.

(485) Komisija u tom pogledu napominje da plan restrukturiranja uključuje ozbiljne, brojne i dosljedne mjere koje se međusobno nadopunjuju (odjeljci od 5.4.2.2.1. do 5.4.2.2.31.) i čija je svrha uklanjanje temeljnih uzroka operativnih i financijskih teškoća društva DB Cargo jer će na mnogo načina pridonijeti poboljšanju učinkovitosti proizvodnje i pružanja usluga tog društva njegovim klijentima te pojednostavnjenju njegove troškovne osnovice. Konkretno, očekuje se da će transformacija njegova vrlo složenog integriranog sustava proizvodnje omogućiti društvu DB Cargo da fleksibilnije odgovori na zahtjeve svojih klijenata. Restrukturiranje u manja, usmjerenija poslovna područja koja se temelje na poslovnim sektorima i/ili skupinama klijenata trebalo bi znatno smanjiti složenost modela proizvodnje, što bi pak trebalo drastično smanjiti troškove i poboljšati konkurentnost društva DB Cargo.

(486) Na primjer, očekuje se da će se mjerom iz plana restrukturiranja društva DB Cargo kojom će se njegova mreža pojedinačnih vagona optimizirati na temelju revizije njezina dizajna radikalno pojednostavniti i poboljšati pouzdanost proizvodnje i omogućiti standardizacija komercijalne ponude društva DB Cargo u tom segmentu. Naime, namjenjivanje osoblja i opreme segmentu prijevoza pojedinačnim vagonima radikalna je promjena u usporedbi s današnjom integriranom proizvodnjom koja obuhvaća segmente prijevoza pojedinačnim vagonima, prijevoza blok-vlakovima i kombiniranog prijevoza. Ta poboljšanja modela proizvodnje trebala bi dovesti i do poboljšanja kvalitete usluge za klijente te se stoga očekuje da će omogućiti pozitivne prilagodbe cijena kako bi se bolje iskoristila spremnost klijenata da plate usluge prijevoza pojedinačnim vagonima. Stoga se očekuje da će mjere iz plana restrukturiranja koje se odnose na segment prijevoza pojedinačnim vagonima društva DB Cargo znatno pridonijeti poboljšanju financijske situacije društva jer se očekuje da će se njima ostvariti više od 100 milijuna EUR dodatnog EBIT-a počevši od 2025., kako je prikazano u odjeljku 4.1.5.2.

(487) Slično tomu, očekuje se da će mjere iz plana restrukturiranja namijenjene optimizaciji portfelja segmenta prijevoza blok-vlakovima društva DB Cargo i razvoju pametnih logističkih rješenja za njegove klijente znatno pridonijeti poboljšanju EBIT-a društva jer se očekuje da će inovativna rješenja za željeznički prijevoz omogućiti društvu da bolje iskoristi različitu spremnost klijenata za plaćanje i utvrdi rute koje bi trebalo ukinuti kako bi se resursi bolje raspodijelili djelatnostima s većom maržom. Osim toga, slično onome što će se učiniti u segmentu prijevoza pojedinačnim vagonima, plan restrukturiranja društva DB Cargo uključuje mjeru kojom će se upravljanje blok-vlakovima popratiti namjenskom dodjelom resursa kako bi se povećala kvaliteta proizvodnje. Prethodno opisanim poboljšanjima kvalitete usluga koje se pružaju klijentima trebale bi se opravdati i prilagodbe cijena za kvalitetnije usluge prijevoza blok-vlakovima povrh naknada za troškove faktora. Stoga se očekuje da će mjere iz plana restrukturiranja koje se odnose na segment prijevoza blok-vlakovima društva DB Cargo znatno pridonijeti poboljšanju financijske situacije društva jer se očekuje da će se njima ostvariti znatno više od 200 milijuna EUR dodatnog EBIT-a počevši od 2025., kako je prikazano u odjeljku 4.1.5.2.

(488) Očekuje se da će i sve mjere iz plana restrukturiranja koje se odnose na segment kombiniranog prijevoza, a koje uključuju, među ostalim, (i) redizajn pomorske mreže, integraciju njezinih terminala i optimizaciju njezina portfelja, (ii) preoblikovanje kopnenog kombiniranog prijevoza i poboljšanje kvalitete njegova sustava proizvodnje te (iii) optimizaciju portfelja prodaje prijevoznicima, pridonijeti poboljšanju financijske situacije društva DB Cargo jer se očekuje da će se njima ostvariti više od 50 milijuna EUR dodatnog EBIT-a počevši od 2025. (a nakon toga više od 100 milijuna EUR godišnje), kako je prikazano u odjeljku 4.1.5.2.

(489) Naposljetku, planom restrukturiranja društva DB Cargo nastojat će se ukloniti neučinkovitosti koje proizlaze iz suvišnih postupaka, viška kapaciteta i usluga s ograničenom dodanom vrijednošću tako što će se smanjiti složenost različitih poslovnih jedinica društva i modernizirati IT sustavi društva DB Cargo. Slično tomu, očekuje se da će smanjenje uredskog prostora i rashoda za marketing te restrukturiranje administrativne upravljačke strukture društva DB Cargo pridonijeti poboljšanju financijske situacije društva. Očekuje se da će se tim mjerama zajedno ostvariti više od 50 milijuna EUR dodatnog EBIT-a počevši od 2025.(a nakon toga više od 100 milijuna EUR godišnje), kako je prikazano u odjeljku 4.1.5.2.

(490) Očekuje se da će svim mjerama iz plana restrukturiranja društva DB Cargo zajedno ukupno ostvariti više od 500 milijuna EUR dodatnog EBIT-a od 2025., a više nakon toga i znatno više. Stoga se očekuje da će se provedbom plana restrukturiranja društva DB Cargo to društvo preoblikovati u ekonomičnijeg i učinkovitijeg pružatelja usluga koji je usmjeren na rješenja za klijente te da će društvo ponovno uspostaviti održivost od 2026., posljednje godine razdoblja restrukturiranja, kad se očekuje da će ostvariti svoje prve pozitivne neto prihode (koji bi nakon toga trebali nastaviti rasti).

(491) Na temelju prethodno navedenog Komisija smatra da plan restrukturiranja na odgovarajući način rješava uzroke financijskih teškoća društva DB Cargo. Smatra i da trajanje plana restrukturiranja do kraja 2026. nije neopravdano dugo s obzirom na broj i opseg prethodno navedenih mjera restrukturiranja te velike gubitke koji su bili polazna točka za DB Cargo.

(492) Komisija nadalje treba ocijeniti vjerodostojnost pretpostavki na kojima se temelji korisnikov plan restrukturiranja, a zatim i dokaze o ponovnoj uspostavi održivosti korisnika po završetku provedbe tog plana.

5.4.2.3.2. Ocjena vjerodostojnosti pretpostavki iz plana restrukturiranja

(493) U okviru ocjene pretpostavki iz plana restrukturiranja društva DB Cargo Komisija je preispitala projekcije prihoda (u smislu cijene i obujma) i projekcije troškova koje je Njemačka dostavila za razdoblje restrukturiranja.

(494) Prvo, kad je riječ o projekcijama prihoda, Komisija napominje da se u pretpostavci Njemačke o kretanju prihoda društva DB Cargo tijekom razdoblja restrukturiranja smatra da će prihodi društva ostati relativno nepromijenjeni (+4,9 % tijekom razdoblja restrukturiranja kad se u obzir uzmu ostali operativni prihodi) i zapravo negativni (–2 %) ako se isključe ostali operativni prihodi ([169]) te se razmatra samo očekivani rast prihoda društva DB Cargo od njegovih glavnih djelatnosti tijekom razdoblja restrukturiranja (tablica 21). Komisija smatra da je to kretanje razumno u mjeri u kojoj je u skladu sa smanjenjima obujma koja DB Cargo očekuje u okviru provedbe mjera iz plana restrukturiranja u tom pogledu.

(495) Osim toga, nakon temeljitije analize obujma i određivanja cijena Komisija smatra da se, kad je riječ o obujmu, kretanje ukupnog obujma društva DB Cargo na temelju tonskih kilometara koje je predvidjela Njemačka može smatrati razumnim i realističnim u kontekstu trenutačnog tržišta jer je i dalje ograničeno na povećanje CAGR-a od […] % u razdoblju od 2025. do 2029. Pretpostavke o rastu obujma društva DB Cargo doista su konzervativne jer Njemačka ne predviđa dodatne učinke rasta koji ovisi o tržištu u sektoru prijevoza pojedinačnim vagonima i oslanja se na stopu rasta koja je manja od tržišne u segmentima prijevoza blok-vlakovima i kombiniranog prijevoza.

(496) Nadalje, iako Njemačka predviđa da će se prihodi društva DB Cargo po tonskom kilometru povećati uz CAGR od […] % u razdoblju od 2025. do 2029., Komisija smatra da su i te pretpostavke razumne i realistične u mjeri u kojoj se taj prijenos većine povećanja troškova temelji na poboljšanju produktivnosti i kvalitete usluga društva DB Cargo kao rezultat provedbe različitih mjera iz plana restrukturiranja čiji je cilj upravo klijentima ponuditi poboljšane usluge u zamjenu za više cijene.

(497) Na temelju toga Komisija smatra da su pretpostavke o cjelokupnom kretanju prihoda koje je Njemačka dostavila razumne i vjerodostojne.

(498) Drugo, kad je riječ o tri glavne kategorije troškova za koje su izrađene projekcije (troškovi materijala, osoblja i ostali operativni troškovi), Komisija primjećuje da se očekuje da će se tijekom razdoblja restrukturiranja troškovi materijala i osoblja, koji zajedno čine znatno više od […] % ukupne troškovne osnovice korisnika, smanjiti za otprilike 10 % (2026. u odnosu na 2023.) (dok se očekuje da će se ostali operativni troškovi društva DB Cargo još više smanjiti). Ta smanjenja troškova mogu se činiti znatnima u apsolutnom smislu, ali nisu toliko znatna u relativnom smislu te se smatraju razumnima posebno zbog potonjeg razloga i činjenice da se temelje na dobro utvrđenim i dogovorenim

([169]) Ostali operativni prihodi uključuju jednokratni učinak knjigovodstvene vrijednosti dobiti od prodaje lokomotiva 2026.

programima smanjenja troškova te, kao takva, pridonose poboljšanju razine EBITDA-e društva DB Cargo i omogućuju da postane pozitivna (107 milijuna EUR) već 2025., tj. godinu dana prije isteka razdoblja restrukturiranja.

(499) Smanjenje troškova amortizacije koje je posljedica smanjenih kapitalnih izdataka, kako je vidljivo u bilanci društva DB Cargo, dodatno pridonosi poboljšanju EBIT-a i operativne marže društva, za koje se na temelju toga očekuje da će do kraja razdoblja restrukturiranja 2026. postati pozitivni (EBIT od […] EUR i operativna marža od […] %).

(500) Na temelju različitih mjera restrukturiranja koje je DB Cargo uveo u kontekstu plana restrukturiranja pretpostavke o kretanju troškova koje je dostavila Njemačka i na kojima se temelji ponovna uspostava održivosti društva DB Cargo mogu se smatrati razumnima i vjerodostojnima.

(501) Zaključno, Komisija je pažljivo preispitala ključne pretpostavke na kojima se temelje financijske prognoze iz plana restrukturiranja društva DB Cargo koje je dostavila Njemačka i utvrdila da su pretpostavke na kojima se temelje financijske projekcije razumne, vjerodostojne i stoga uvjerljive.

5.4.2.3.3. Ocjena vjerodostojnosti ponovne uspostave održivosti korisnika

(502) Nakon što je utvrdila vjerodostojnost pretpostavki na kojima se temelje financijske projekcije, Komisija će ocijeniti može li na temelju tih projekcija korisnik ponovno uspostaviti održivost do završetka razdoblja restrukturiranja. Točnije, Komisija će provjeriti očekuje li korisnik da će do kraja financijske godine 2026. ostvariti dovoljnu stopu povrata od svojeg poslovanja i hoće li moći samostalno sudjelovati u tržišnom natjecanju.

(503) Predviđa se da će marža EBIT-a društva DB Cargo (prihodi bez ostalih operativnih prihoda) biti […] % negativna na kraju 2024. i […] % pozitivna do kraja razdoblja restrukturiranja u prosincu 2026. Stoga se očekuje da će se profitabilnost društva DB Cargo, mjerena kao marža EBIT-a, znatno povećati u razdoblju restrukturiranja (i nakon toga stabilizirati) ([170]). Ti poboljšani rezultati ne omogućuju odgovarajuću usporedbu s prethodnim rezultatima s obzirom na to da su potonji u osnovi bili negativni i da se to znatno poboljšanje temelji na provedbi plana restrukturiranja društva DB Cargo.

(504) Uz to se očekuje da će DB Cargo ostvariti pozitivne neto prihode i u osnovnom i u pesimističnom scenariju. Osim toga, ta pozitivna kretanja pozitivno će pridonijeti vlasničkom kapitalu društva DB Cargo jer se predviđa da će se nastaviti i nakon razdoblja restrukturiranja.

(505) Nadalje, financijski podaci iz plana restrukturiranja društva DB Cargo pokazuju da će njegovi pokazatelji povrata postajati sve bolji tijekom razdoblja restrukturiranja i da će ROCE do kraja 2026. iznositi […] % te će dodatno rasti nakon završetka razdoblja restrukturiranja i iznositi, na primjer, […] % u 2030. Prema izračunu Njemačke povrat na kapital društva DB Cargo, kako je izmjeren ROCE-om, stoga bi od završetka razdoblja restrukturiranja 2026. nadalje stalno bio veći od razine […] (bilješka 112.). Komisija stoga smatra da je razina ROCE-a društva DB Cargo dovoljno visoka da bi se smatrala primjerenim predviđenim povratom na kapital jer društvu DB Cargo omogućuje da samostalno sudjeluje u tržišnom natjecanju nakon što pokrije sve svoje troškove, uključujući troškove amortizacije i financijske troškove.

([170]) Važno je napomenuti da se ta marža EBIT-a može postići samo kombinacijom ambicioznih unutarnjih mjera društva i njemačke subvencije za prijevoz pojedinačnim vagonima u iznosu od oko 300 milijuna EUR godišnje. Bez subvencije poslovni segment prijevoza pojedinačnim vagonima ne bi ponovno postao profitabilan. Jednako je važno napomenuti da njemački Savezni ured za željeznice još nije odobrio zahtjev društva DB Cargo za financiranje prijevoza pojedinačnim vagonima za 2024. Stoga još nije jasno koji će dio financijskih sredstava u iznosu od 300 milijuna EUR godišnje za taj sektor u konačnici dobiti DB Cargo. U osnovnom scenariju pretpostavlja se da će društvu DB Cargo biti dodijeljeno […] % tog iznosa ([…] EUR godišnje).

(506) Komisija smatra da to vrijedi tim više što njemačka projekcija ROCE-a društva DB Cargo uključuje ograničeni doprinos segmenta prijevoza pojedinačnim vagonima ukupnoj profitabilnosti društva, odnosno segmenta koji se, kako je objašnjeno u odjeljku 5.4.2.1., suočava s brojnim izazovima (visoki fiksni troškovi, ograničena pokrivenost željezničkom mrežom i tržišno natjecanje s bržim i prilagodljivijim cestovnim prijevozom), ali ima ključnu ulogu u europskoj logističkoj mreži (posebno za industrije kao što su kemijska, automobilska i proizvodna industrija, koje ovise o fleksibilnim uslugama željezničkog prijevoza tereta) te je važan za smanjenje emisija CO_2 i postizanje klimatskog cilja EU-a kao održivija i učinkovitija alternativa cestovnom prijevozu.

(507) Komisija nadalje smatra da će prema planu očekivani rezultati društva DB Cargo biti bolji od rezultata skupine usporedivih prijevoznika. Naime, pri usporedbi odgovarajućih razina marže EBIT-a (EBIT je važna sastavnica pokazatelja ROCE) Komisija primjećuje da se predviđa da će marža EBIT-a društva DB Cargo dosegnuti […] % do kraja razdoblja restrukturiranja 2026., dok je marža usporedivih prijevoznika u razdoblju od 2021. do 2023. u prosjeku iznosila 2 % za usporedive djelatnosti (i 5 % ako se uzmu u obzir samo usporedivi prijevoznici koji ne djeluju u segmentu prijevoza pojedinačnim vagonima). Stoga se očekuje da će rezultati društva DB Cargo biti jednaki ili bolji u odnosu na trenutačne usporedive prijevoznike.

(508) Kad je riječ o pokazateljima solventnosti, očekuje se da će DB Cargo zadržati pozitivnu i rastuću poziciju vlasničkog kapitala za vrijeme cijele provedbe plana restrukturiranja, a omjer vlasničkog kapitala (vlasnički kapital / ukupna imovina) stalno će se povećavati do kraja razdoblja restrukturiranja ([…] % u prosincu 2026.) i nakon njega (do […] % u prosincu 2030.). Isto tako, očekuje se da će se koeficijent pokrića kamata društva DB Cargo (EBIT / rashodi za kamate) pozitivno razvijati za vrijeme provedbe plana restrukturiranja i dosegnuti razinu znatno veću od 1 x do kraja 2026. (i više od 1,5 x do prosinca 2030.).

(509) Kao alternativa osnovnom scenariju financijskih projekcija, Komisija smatra da je i pesimistični scenarij kako je utvrđen u planu restrukturiranja primjeren i vjerodostojan u mjeri u kojoj se njime pretpostavlja niz mogućih nepovoljnih kretanja koja utječu na pokretačke parametre rezultata korisnika, kao što su moguća kašnjenja u provedbi mjera iz plana restrukturiranja društva DB Cargo, znatni gubici obujma ili intenzivno cjenovno tržišno natjecanje. Komisija stoga napominje da se u pesimističnom scenariju smisleno uzimaju u obzir vjerojatne varijacije čimbenika koji utječu na prihode i troškove i koji bi mogli, pojedinačno ili zajednički, utjecati na održivost društva DB Cargo. Nadalje navodi da se smatra da se čimbenici koji negativno utječu na prihode i troškove u pesimističnom scenariju događaju istodobno.

(510) U pesimističnom scenariju postoji utjecaj na rezultate društva DB Cargo, ali su oni i dalje pozitivni i održivi te se ne ugrožava ponovna uspostava održivosti korisnika. Naime, nakon što se pokriju svi operativni troškovi, uključujući kamate i troškove amortizacije, očekivani neto prihodi u pesimističnom scenariju i dalje su pozitivni do kraja razdoblja restrukturiranja 2026. i nakon njega, kao i u osnovnom scenariju,. Osim toga, iako bi prema pesimističnom scenariju marža EBIT-a društva DB Cargo 2026. iznosila […] EUR (tj. marža od […] % na prihode), ona bi se u narednim godinama povećala na gotovo […] EUR (tj. marža od oko […] % na prihode).

(511) Isto tako, prema pesimističnom scenariju očekuje se da će se ROCE društva DB Cargo smanjiti na […] % u odnosu na […] % prema osnovnom scenariju, ali se očekuje da će se do 2030. povećati na […] % (u odnosu na razinu od […] % prema osnovnom scenariju). To potvrđuje da je u pesimističnom scenariju ponovna uspostava dugoročne održivosti društva DB Cargo i dalje uvjerljiva unatoč svim nepovoljnim pretpostavkama koje taj scenarij uključuje.

(512) To potvrđuje i očekivano kretanje povrata na imovinu društva DB Cargo, koji će prema pesimističnom scenariju iznositi gotovo […] % na kraju razdoblja restrukturiranja (u odnosu na […] % prema osnovnom scenariju) i povećati se na 2,5 % do 2030. (u odnosu na […] % prema osnovnom scenariju).

(513) Kad je riječ o pokazateljima solventnosti, prema pesimističnom scenariju očekuje se da će DB Cargo zadržati i pozitivnu i rastuću poziciju vlasničkog kapitala za vrijeme cijele provedbe plana restrukturiranja. Kao i u osnovnom scenariju, omjer vlasničkog kapitala društva DB Cargo (vlasnički kapital / ukupna imovina) stalno će se povećavati do kraja razdoblja restrukturiranja i nakon njega (do […] %). Isto tako, očekuje se da će se prema pesimističnom scenariju koeficijent pokrića kamata društva DB Cargo (EBIT / rashodi za kamate) pozitivno razvijati za vrijeme provedbe plana restrukturiranja i dosegnuti razinu od gotovo 1 x do kraja 2026. (i više od 1 x do prosinca 2030.).

(514) S obzirom na prethodno navedeno Komisija zaključuje da je i prema osnovnom i prema pesimističnom scenariju predloženi plan restrukturiranja izvediv, usklađen i dalekosežan te da se njime može ponovno uspostaviti dugoročna održivost društva DB Cargo u razumnom roku.

5.4.3. *Pozitivni učinci potpore na razvoj gospodarskih djelatnosti ili gospodarskih područja nadmašuju negativne učinke u smislu narušavanja tržišnog natjecanja i nepovoljnih učinaka na trgovinu*

(515) Kako bi se ocijenilo utječe li potpora neopravdano na tržišno natjecanje i trgovinske uvjete, potrebno je ispitati nužnost, primjerenost i proporcionalnost potpore te osigurati transparentnost. Ujedno je potrebno preispitati učinke potpore na tržišno natjecanje i trgovinu te procijeniti njezine pozitivne učinke na razvoj gospodarskih djelatnosti i područja kojima bi trebala pridonijeti, kao i druge pozitivne učinke te potpore, u odnosu na negativne učinke na unutarnje tržište.

5.4.3.1. Nužnost potpore i učinak poticaja

(516) Na temelju točke 53. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje države članice koje namjeravaju dodijeliti potporu za restrukturiranje moraju dostaviti usporedbu s vjerodostojnim alternativnim scenarijem koji ne uključuje državnu potporu te dokazati da se razvoj gospodarskih djelatnosti ili područja koji se nastoji ostvariti potporom iz odjeljka 3.1.1. tih smjernica bez potpore ne bi ostvario ili bi se ostvario u manjoj mjeri. Isto tako, kako bi dokazale da potpora za restrukturiranje ima učinak poticaja, države članice moraju pokazati da bi se bez potpore restrukturiranje, prodaja ili likvidacija korisnika provela na način kojim se ne bi ostvario cilj sprečavanja tržišnog nedostatka ili socijalnih problema (točka 59. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje).

(517) U alternativnom scenariju u kojem DB AG ne bi raskinuo ugovor o prijenosu dobiti i gubitka, a potpora za restrukturiranje kojom bi se riješilo negativno stanje vlasničkog kapitala svejedno bi se dodijelila, klijenti i dobavljači možda više ne bi imali povjerenja u DB Cargo, što bi ga prvo prisililo da naglo smanji svoje operativne gubitke u segmentima poslovanja u kojima su ti gubici veći, konkretno u segmentu prijevoza pojedinačnim vagonima. DB Cargo uskoro bi počeo bilježiti velike gubitke, što bi *de facto* dovelo do njegove nesolventnosti.

(518) Nadalje, s obzirom na to da je DB AG povijesno jedini dioničar društva DB Cargo (vidjeti uvodnu izjavu 13.), bilo bi nerealno očekivati da bi se u kratkom roku moglo privući alternativnog većinskog dioničara koji bi osigurao kapital za pokrivanje gubitaka društva DB Cargo. Stoga je na društvu DB AG bilo da spriječi prestanak ili znatno smanjenje poslovanja korisnika. U protučinjeničnom scenariju bez potpore DB Cargo bio bi te i dalje jest u opasnosti da prestane pružati važne usluge kopnenog prijevoza u segmentu prijevoza pojedinačnim vagonima u Njemačkoj, koje zbog njihove veličine i prirode konkurenti ne bi mogli jednostavno i pravodobno replicirati.

(519) Stoga se pokazalo da je potpora za restrukturiranje imala te i dalje ima odlučujući učinak poticanja provedbe svih predviđenih mjera restrukturiranja kako bi se ponovno uspostavila dugoročna održivost korisnika i istodobno ga se zaštitilo od rizika prestanka ili znatnog smanjenja kopnenog prijevoza u poslovnom segmentu prijevoza pojedinačnim vagonima ili drugim segmentima željezničkog prijevoza tereta koji bitno pridonose održivom gospodarskom razvoju prijevoza robe na unutarnjem tržištu.

5.4.3.2. Primjerenost

(520) Potpora za restrukturiranje neće se smatrati spojivom s unutarnjim tržištem ako se mjerama kojima se u manjoj mjeri narušava tržišno natjecanje omogućuje ostvarenje istog cilja; potpora se mora propisno nadoknaditi, a odabrani instrumenti moraju biti primjereni za probleme solventnosti ili likvidnosti koje nastoje riješiti ([171]).

(521) Potpora za restrukturiranje dodjeljuje se u obliku prijenosa gubitaka s društva DB Cargo na DB AG. Taj prijenos gubitaka ima pozitivan učinak na solventnost društva DB Cargo jer se njime vlasnički kapital društva štiti od negativnog utjecaja nastalih gubitaka. Komisija napominje da prijenos gubitaka društvu DB Cargo ne osigurava izravno likvidnost, što je u skladu s činjenicom da DB Cargo nije imao problema s likvidnošću kad je postao poduzetnik u teškoćama.

([171]) Točka 38. podtočka (c) i točke 54. i 58. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

(522) Kad je riječ o aspektu potpore koji se odnosi na povećanje solventnosti, kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 442., bez potpore vlasnički kapital društva DB Cargo morao bi apsorbirati gubitke i stoga bi 2022. postao negativan. Negativna pozicija vlasničkog kapitala, što znači da obveze društva premašuju njegovu imovinu, bila bi ozbiljan problem solventnosti, koji je u razdoblju od 2022. do 2024. izbjegnut dodjelom potpore. .

(523) Kad je riječ o pitanju propisne naknade za instrumente, Komisija napominje da se na temelju ugovora o prijenosu dobiti i gubitka gubici automatski pripisuju društvu DB AG, matičnom društvu društva DB Cargo. DB AG ne prima nikakvu izravnu neto pozitivnu naknadu za prijenos gubitaka. Međutim, DB Cargo u potpunom je vlasništvu društva DB AG i stoga će DB AG, kao jedini dioničar društva DB Cargo, u potpunosti iskoristiti sve prednosti koje proizlaze iz ponovne uspostave dugoročne održivosti društva DB Cargo.

(524) U tom kontekstu u ocjeni se predviđaju razumni budući financijski povrati od društva DB Cargo te se očekuje da će se njima zaštititi širi strateški interesi društva DB AG, na primjer održavanje važnog društva kćeri kao što je DB Cargo, konkretno pružanjem usluga industrijama kao što su industrija čelika te automobilska i kemijska industrija, od kojih DB Cargo ostvaruje znatan dio svojih godišnjih prihoda, odnosno 4,5 milijardi EUR. Prema tome, Njemačka održava dugoročni strateški položaj društva DB Cargo jer potporom omogućuje njegovo daljnje poslovanje. U ocjeni projekcija iz osnovnog scenarija razumno se predviđaju kumulativni financijski povrati od društva DB Cargo u narednih pet do deset godina, u skladu s očekivanom naknadom za vrijeme cijelog razdoblja restrukturiranja i nakon njega. Iako su ispod razine koju bi mogao održavati tržišni ulagač u sličnoj situaciji koji je snosio nedavne gubitke nastale od 2022., povrati su i dalje razumni i primjereni, posebno od posljednje godine razdoblja restrukturiranja i nakon toga. Komisija je u tom pogledu izračunala unutarnju stopu povrata koju bi DB AG mogao očekivati od uspješnog plana restrukturiranja. Primijenila je pristup opisan u uvodnim izjavama 378. i 379. Međutim, umjesto srednjoročnih planova kao osnovu koristila je projekcije iz osnovnog scenarija iz plana restrukturiranja. Na temelju tog izračuna DB AG mogao bi očekivati unutarnju stopu povrata od oko […] %. Ta bi unutarnja stopa povrata bila unutar raspona prinosa najnovijih obveznica koje je izdao Deutsche Bahn Finance GmbH ([172]), a koje trenutačno ostvaruju prinos od […] % do […] % ([173]). Stoga je naknada uglavnom u skladu s troškovima financiranja društva DB AG.

(525) Pri tom stanju stvari očekivanim instrumentom potpore riješit će se i poboljšati pogoršana solventnost te istodobno isplatiti dostatna naknada društvu DB AG, a time i njemačkoj državi, te će se povećati vrijednost njezina udjela u korisniku.

(526) Iz toga slijedi da je instrument potpore za restrukturiranje primjeren.

5.4.3.3. Proporcionalnost potpore i raspodjela tereta

(527) Na temelju točke 38. podtočke (e) Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje potpora ne smije premašiti najmanji iznos potreban za ostvarenje cilja te potpore. Iznos i intenzitet potpore za restrukturiranje moraju biti strogo ograničeni na najmanju razinu potrebnu za provedbu restrukturiranja uzimajući u obzir postojeća financijska sredstva korisnika, njegovih dioničara ili poslovne grupe kojoj pripada (točka 61. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje). Mora se osobito osigurati dostatna razina vlastitog doprinosa troškovima restrukturiranja i, ako se državna potpora daje u obliku kojim se poboljšava pozicija vlasničkog kapitala korisnika, raspodjele tereta. Pri ocjenjivanju tih zahtjeva u obzir se uzima svaka potpora za sanaciju koja je prethodno dodijeljena.

([172]) Obveznice s međunarodnim identifikacijskim brojevima vrijednosnih papira (ISIN):
— XS2624017070,
— XS2689049059,
— XS2755487076,
— XS2808189760.

([173]) Prema podacima sa stranice https://www.boerse-frankfurt.de/en, posljednji pristup 27. studenog 2024.

5.4.3.3.1. Vlastiti doprinos

(528) Vlastiti doprinos korisnika troškovima restrukturiranja iz vlastitih sredstava društva DB Cargo, njegova dioničara ili vjerovnika ili novih ulagača mora biti konkretan i stvaran te bi u pravilu trebao biti usporediv s dodijeljenom potporom u smislu učinka na solventnost ili likvidnost korisnika. Na temelju točke 63. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje Komisija bi trebala ocijeniti jesu li razni izvori vlastitog doprinosa stvarni i uključuju li potporu. U skladu s točkom 64. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje Komisija obično smatra vlastiti doprinos prikladnim ako iznosi najmanje 50 % troškova restrukturiranja.

(529) Prvo, kao preliminarno razmatranje za ocjenu proporcionalnosti valja istaknuti da je iznos potpore za restrukturiranje kojom se podupiru troškovi plana restrukturiranja sam po sebi *de facto* ograničen na iznos neto gubitaka nastalih tijekom razdoblja restrukturiranja do 31. prosinca 2024. Nakon toga svaki neto gubitak društva DB Cargo koji se očekuje 2025. trebao bi se, s obzirom na raskid ugovora o prijenosu dobiti i gubitka s društvom DB AG-, knjižiti i snositi kako je zabilježen u računu dobiti i gubitka i bilanci društva DB Cargo. Nadalje, vlastiti doprinos dioničara društva DB Cargo uključuje mezaninski kapital (podređeni konvertibilni zajmovi u vrijednosti od 842 milijuna EUR) koji bi se po potrebi mogao konvertirati i biti potpora vlasničkom kapitalu i solventnosti društva DB Cargo slično kao što je to bila te i dalje jest potpora za restrukturiranje do uključivo 2024.

(530) Naime, svi problemi sa solventnošću nakon raskida ugovora o prijenosu dobiti i gubitka ili odgođeni učinci tog raskida do trenutka kad se očekuje dobit rješavaju se stavljanjem na raspolaganje linija financiranja koje je osigurao DB AG, a posebno mezaninskog kapitala (podređeni konvertibilni zajmovi u vrijednosti od 842 milijuna EUR), koji je najveći pojedinačni iznos vlastitog doprinosa. Kad je riječ o solventnosti društva DB Cargo, mezaninski kapital bi u jačanju pozicije vlasničkog kapitala društva DB Cargo imao sličnu ulogu kao ugovor o prijenosu dobiti i gubitka s obzirom na to da je podređen te je stoga u pogledu sigurnosti gotovo u rangu vlasničkog kapitala.

(531) Kad je riječ o točki 63. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, Komisija treba provjeriti uključuju li različiti izvori financiranja vlastitog doprinosa troškovima plana restrukturiranja opisani u odjeljku 4.1.5.3.2.2. potporu te jesu li konkretni, odnosno je li dovoljno vjerojatno da će se ostvariti za vrijeme provedbe plana restrukturiranja, isključujući dobit. Kad je riječ o pitanju uključuje li vlastiti doprinos korisnika potporu, uz iznimku prodaje imovine i faktoringa, većina vlastitog doprinosa sastoji se od financijskih instrumenata ili potpora koje DB AG stavlja na raspolaganje društvu DB Cargo putem državnih sredstava te se zahtijeva da bude strogo strukturiran i pružen po tržišnim uvjetima.

5.4.3.3.1.1. Mezaninski kapital (podređeni konvertibilni zajmovi u iznosu od 842 milijuna EUR) i kreditne linije (325 milijuna EUR i 434 milijuna EUR)

(532) Komisija smatra da se DB AG pridržavao tog načela tržišnih uvjeta tako što je, kao prvo, na temelju inherentnih financijskih obilježja društva DB Cargo tom društvu dodijelio mjerljiv i provjerljiv unutarnji rejting utemeljen na tržištu i, kao drugo, usporedio financijske instrumente koje osigurava društvu DB Cargo s podacima iz uglednih alata za određivanje tržišnih cijena kao što je LSEG Data & Analytics ([174]) i tako se pobrinuo da kamatne stope koje se primjenjuju na različite instrumente odražavaju rizik povezan s rejtingom društva DB Cargo.

([174]) LSEG Data & Analytics, prijašnji Refinitiv, je američko-britanski pružatelj podataka i infrastrukture povezanih s financijskim tržištem na globalnoj razini. Društvo je osnovano 2018. kao društvo kći društva Thomson Reuters, koje je zatim kolovozu 2018. prodalo 55 % udjela društvu Blackstone Group LP. U listopadu 2019. Blackstone i Thomson Reuters objavili su prodaju tog društva grupi London Stock Exchange Group (LSEG). LSEG Data & Analytics smatra se vrlo pouzdanim za podatke o financijskom tržištu zbog svojeg dugogodišnjeg ugleda, sveobuhvatne globalne pokrivenosti i točnosti. Pruža točne podatke u stvarnom vremenu za različite kategorije imovine i integriran je s glavnim financijskim sustavima. LSEG Data & Analytics navodi da se pridržava strogih regulatornih standarda te jamči transparentnost i usklađenost. Njegova povezanost s LSEG-om dodatno potvrđuje njegovu pouzdanost. Financijske institucije, analitičari i regulatorna tijela oslanjaju se na LSEG Data & Analytics zbog njegovih pouzdanih podataka i analitičkih alata, zbog čega je to društvo od ključne važnosti za financijsku industriju.

(533) U području korporativnog financiranja kreditni rejtinzi ključni su za procjenu rizika neispunjenja obveza društva, a time i njegova troška duga. U skladu s teorijom ravnoteže strukture kapitala poduzeća uravnotežuju koristi od duga (porezni štitovi) s troškovima (rizik od stečaja i troškovi kamata). Budući da su društva kao što je DB Cargo suočena s financijskim pritiskom, što se odražava u nižim kreditnim rejtinzima, njihov trošak zaduživanja povećava se zbog povećanog rizika neispunjenja obveza.

(534) Komisija u tom pogledu smatra da je činjenica da DB AG interno procjenjuje kreditnu sposobnost društva DB Cargo na temelju utvrđenih načela korporativnog financiranja usklađenih s načelima koja primjenjuju agencije za kreditni rejting kao što je S&P ([175]) dobra osnova za određivanje internog kreditnog rejtinga društva DB Cargo jer u velikim korporacijama postupak određivanja internog kreditnog rejtinga obično prati metodologije vanjskih agencija, ali je prilagođen kako bi se bolje uzela u obzir strateška i operativna saznanja društva. Komisija stoga smatra da postupak društva DB AG za određivanje internog rejtinga omogućuje tom društvu da svoj doprinos strukturira u skladu s primjenjivim regulatornim standardima i tržišnim načelima koji čine temelj za utvrđivanje odgovarajućih premija rizika i kamatnih stopa na financijske instrumente kao što su podređeni zajmovi, mezaninsko financiranje i kreditne linije koje DB AG osigurava društvu DB Cargo kao vlastiti doprinos korisnika troškovima financiranja plana restrukturiranja društva DB Cargo.

(535) Nadalje, Komisija priznaje da su financijski parametri kao što su „pokriće otplate” (tj. operativni novčani tok nakon oporezivanja podijeljen s neto dugom), „neto dug / EBITDA” ([176]) i „EBITDA / pokriće kamata” ([177]), na temelju kojih DB AG klasificira svoja društva kćeri, uključujući DB Cargo, u kreditne kategorije i kategorije rejtinga služeći se financijskim pokazateljima, osnova u procjenama kreditnog rizika i općepriznati u teoriji korporativnog financiranja ([178]) za evaluaciju održivosti duga, likvidnosti i operativnih rezultata društva te ih kao takve redovito koriste analitičari financijskih tržišta pri procjeni kreditne sposobnosti poduzeća.

(536) Kad je riječ o društvu DB Cargo, Komisija smatra da odluka društva DB AG da nakon preispitivanja financijskih rezultata i projekcija društva DB Cargo (npr. predviđene EBITDA-e za 2024.) smanji njegov interni rejting s „[…]” na „[…]”, najviše zbog pogoršanja financijskog stanja društva DB Cargo u razdoblju od 2021. do 2023., predstavlja razborit pristup koji pridonosi utvrđivanju realističnijih i primjerenijih kamatnih stopa primjenjivih na konkretne financijske instrumente koje je DB AG osigurao društvu DB Cargo.

(537) Smanjenje rejtinga na „[…]” upućuje na to da je DB Cargo u kategoriji visokog prinosa (visokorizičnih obveznica, engl. *junk bond*), koja se često povezuje s društvima u teškoćama čija se vjerojatnost nastanka statusa neispunjenja obveza kvantificira primjenom modela kreditnog rizika kao što su model Altman Z-Score i Mertonov model ([179]), koji se temelje na financijskim pokazateljima i tržišnim uvjetima kojima se služio DB AG u postupku određivanja internog kreditnog rejtinga.

(538) Komisija stoga smatra da interni kreditni rejting društva DB Cargo „[…]” na odgovarajući način odražava njegovu pogoršanu kreditnu sposobnost nakon očekivanog pogoršanja njegove EBITDA-e 2024. uzrokovanog problemima s kojima se suočava industrija i operativnim teškoćama, čime je oslabljena njegova sposobnost da ostvari operativne prihode dovoljne za pokrivanje dužničkih obveza, posebno s obzirom na to da je DB Cargo kapitalno intenzivno logističko društvo.

([175]) Kao što su objavljene povijesne vjerojatnosti nastanka statusa neispunjenja obveza agencije S&P.

([176]) Omjer neto duga i EBITDA-e služi za mjerenje financijske poluge društva i pokazuje koliko bi godina društvu bilo potrebno da otplati svoj dug ako bi dug i EBITDA ostali nepromijenjeni. Kao primjer dobre prakse, omjer iznad 3 često se smatra znakom povećanog kreditnog rizika, a visok omjer neto duga i EBITDA-e društva DB Cargo vjerojatno je pridonio smanjenju njegova rejtinga.

([177]) Omjerom EBITDA-e i pokrića kamata mjeri se sposobnost društva da ispuni svoje dužničke obveze, pri čemu veće vrijednosti odražavaju veću financijsku stabilnost.

([178]) U skladu sa suvremenim praksama korporativnog financiranja sveobuhvatnim modelom određivanja internog kreditnog rejtinga procjenjuju se kvantitativni čimbenici (financijski pokazatelji) i kvalitativni čimbenici (poslovni izgledi, kvaliteta upravljanja, industrijski rizik).

([179]) Altman Z-Score je financijski model koji se koristi za predviđanje vjerojatnosti stečaja društva. Objedinjuje nekoliko financijskih pokazatelja u jednu ocjenu, pri čemu više ocjene upućuju na manji rizik od nesolventnosti. U Mertonovu modelu procjenjuje se kreditni rizik društva tako što se izračunava vjerojatnost nastanka statusa neispunjenja obveza na temelju vrijednosti imovine društva u odnosu na njegove obveze, uz primjenu teorije određivanja cijena opcija.

(539) Taj rejting podrazumijeva veći kreditni rizik u usporedbi s društvima kćerima s boljim rejtingom i izravno utječe na kamatne stope koje se naplaćuju na financiranje zaduživanjem jer, prema Modigliani-Millerovom teoremu ([180]), u slučaju financijskih teškoća dug postaje sve skuplji, što dovodi do povećane premije za rizik neispunjenja obveza. Komisija stoga smatra da kamatne stope koje je DB AG primijenio na mezaninski kapital društva DB Cargo (koji se naziva i podređeni konvertibilni zajmovi) u iznosu od 842 milijuna EUR i dvije kreditne linije od 325 milijuna EUR i 434 milijuna EUR odražavaju tu premiju rizika, da su u skladu s općeprihvaćenim načelima korporativnog financiranja u pogledu povrata prilagođenog riziku te da se njima na odgovarajući način uzima u obzir rejting „[…]" društva DB Cargo i na taj način jamči da su uvjeti zajma konkurentni sličnim obveznicama s visokim prinosom na tržištu.

(540) Nakon ocjene sastavnih elemenata i marži predmetnih kamatnih stopa i njihove financijske opravdanosti u praksi je također primjereno ocijeniti razinu stopa koja proizlazi iz primjene odredaba odgovarajućih ugovora o financiranju za mezaninski kapital (ili podređene zajmove) i dvije kreditne linije odobrene društvu DB Cargo.

(541) U tom kontekstu nema vidljive tržišne kamate koja se obračunava na zajmove društva DB Cargo i koja bi bila dostupna kao referentna vrijednost za usporedbu s obzirom na to da DB Cargo ne pozajmljuje od vanjskih financijskih institucija ili banaka. Također nije moguće utvrditi željezničkog prijevoznika tereta ili drugog poduzetnika koji se zadužuje po tržišnim uvjetima i koji bi bio imao dovoljno sličan operativni i financijski profil te bi mogao poslužiti za donošenje bilo kakvog valjanog zaključka o troškovima zaduživanja društva DB Cargo ako bi financijska sredstva prikupljao na tržištu ili od financijskih institucija. U tu su svrhu u Komunikaciji Komisije o reviziji metode za utvrđivanje referentnih kamatnih i diskontnih stopa utvrđeni kriteriji za određivanje zamjenske vrijednosti za tržišnu stopu ([181]).

(542) Odgovarajuća zamjenska vrijednost koja proizlazi iz Komunikacije o reviziji metode za utvrđivanje referentnih kamatnih i diskontnih stopa stoga bi bila zajam matičnog društva društvu kćeri kao što je DB Cargo sa slabim rejtingom i bez vanjskih zajmova. U slučaju neispunjenja obveza matično društvo / zajmodavac i dalje bi imao pravo tražiti da se namiri neopterećenom imovinom društva kćeri. Vrijednost dugotrajne imovine društva DB Cargo u njegovoj bilanci iznosi […] milijardi EUR, što je znatno više od 1,7 milijardi EUR ukupnog iznosa financijskih instrumenata koje DB AG osigurava za pokrivanje troškova plana restrukturiranja društva DB Cargo. Zajmodavac stoga ne bi imao nikakve gubitke ili bi njegovi gubici bili mali ako DB Cargo ne bi ispunio svoje obveze. Prema tome, matično društvo / zajmodavac naplatio bi kamatnu stopu (zamjensku vrijednost) od […] i […] u skladu s Komunikacijom o reviziji metode za utvrđivanje referentnih kamatnih i diskontnih stopa. Godišnja kamatna stopa od […] % koju DB AG naplaćuje društvu DB Cargo na dvije kreditne linije, koje su najviši nadređeni zajmovi vlastitog doprinosa, nalazi se u rasponu zamjenskih stopa: znatno je veća od prve zamjenske vrijednosti i blizu je potonje zamjenske vrijednosti. Rizičnije financiranje u smislu nadređenosti kao što je mezaninski kapital ([182]) (ili podređeni konvertibilni zajmovi) dovodi do mnogo viših kamatnih stopa, koje su utvrđene u skladu s tržišnom i objektivnom metodologijom i navedene u ugovorima o kreditu s društvom DB AG te trenutačno iznose do […] %.

(543) Nadalje, Komisija je prikupila financijske podatke iz baze podataka S&P Capital IQ ([183]) za potrebe usporedbe kamatnih stopa koje DB Cargo mora platiti za kreditne linije i mezaninski kapital. U tom je smislu prikupila podatke o prinosima korporativnih obveznica za nefinancijska društva čiji je profil rizičnosti sličan onomu društva DB Cargo, tj. za društva s rejtingom „[…]" i „[…]". Na slici 9 prikazane su krivulje prinosa korporativnih obveznica za ta društva. Krivulja za određenu skupinu rizičnosti daje relevantnu procjenu prinosa po kojem tržište trenutačno vrednuje dug tih izdavatelja. Komisija koristi prinose obveznica kao referentnu zamjensku vrijednost jer je prinos obveznice iznos povrata koji ulagač ostvaruje na obveznicu, što je dobar pokazatelj ukupnih troškova zaduživanja društva.

([180]) Modigliani-Millerov teorem sugerira da kreditni rejtinzi, teškoće i rizici od stečaja na savršenom tržištu ne utječu na vrijednost društva jer struktura kapitala nije relevantna. Međutim, u stvarnosti su ti čimbenici važni jer tržišta nisu savršena. Stoga kreditni rejtinzi i rizici od stečaja uvijek utječu na troškove zaduživanja / kamate, percepciju ulagača i financijsku stabilnost društava u teškoćama, zbog čega su odluke o strukturi kapitala ključne u stvarnim scenarijima.

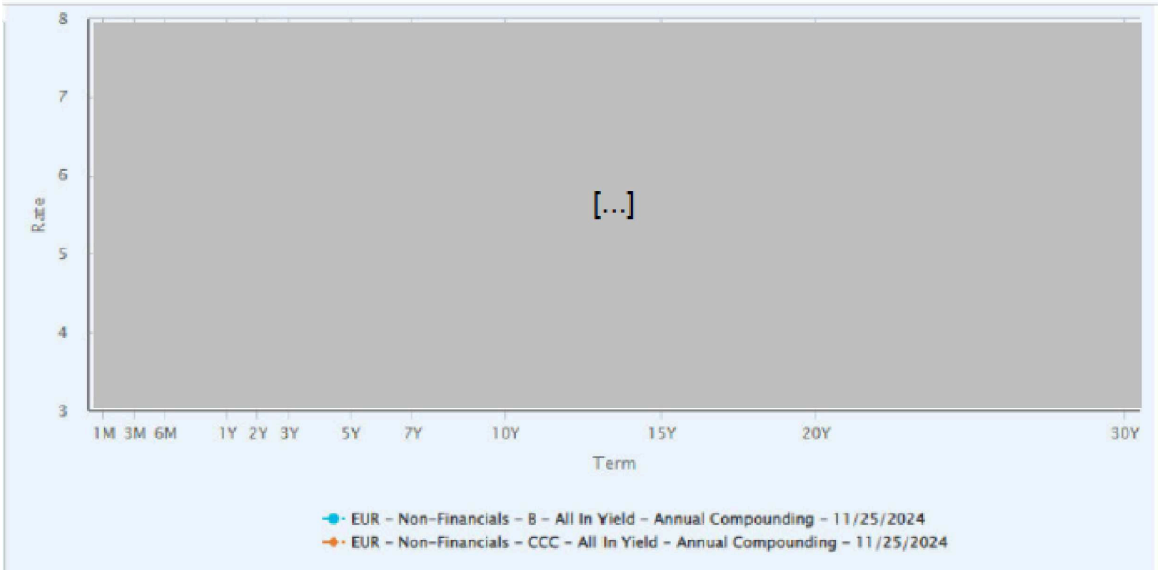
([181]) SL C 14, 19.1.2008., str. 6.

([182]) Mezaninsko financiranje obično podrazumijeva višu kamatnu stopu s obzirom na to da u strukturi kapitala zauzima položaj ispod nadređenog duga, što je u skladu s teorijom hijerarhije korporativnog financiranja. Prema toj teoriji društva radije prikupljaju kapital počevši od najjeftinijeg prema najskupljem, pri čemu je mezaninsko financiranje opcija koja se nalazi između vlasničkog kapitala i nadređenog duga. U konkretnom slučaju društva DB Cargo i za razliku od drugih slučajeva mezaninskog financiranja, mezaninski zajam društva DB AG nema mogućnost suspenzije plaćanja kamata ili odgode datuma otplate, što dovodi do manjih kamata nego u slučaju jednostavnog financiranja vlasničkim kapitalom, kod kojeg nema ni dospijeća ni obveze plaćanja kamata.

([183]) https://www.capitaliq.com/.

Slika 9

Krivulja prinosa korporativnih obveznica za različita dospijeća i rejtinge



Izvor: S&P Capital IQ, pristup 26. studenog 2024.

(544) Komisija napominje da se za privremene kreditne linije primjenjiva kamatna stopa izračunava za pojedinačno povlačenje (vidjeti uvodnu izjavu 257. točke (f) i (b)). Služeći se primjerom šestomjesečnog razdoblja za koje kamatne stope trenutačno iznose […] % na godišnjoj osnovi u skladu s metodologijom za utvrđivanje kamata opisanom u ugovorima, Komisija napominje da se trenutačno na tržištu na dug s dospijećem od šest mjeseci primjenjuje stopa od […] % za društva s rejtingom „[…]" i stopa od […] % za društva s rejtingom „[…]". Kamata društva DB Cargo bila bi unutar te dvije granice, ali bliža gornjoj. Stoga se čini da je kamatna stopa u skladu s očekivanjima tržišta.

(545) Kad je riječ o podređenim konvertibilnim zajmovima (vidjeti uvodnu izjavu 257. točke od (a) do (e)), Komisija napominje da ti zajmovi imaju dospijeća od oko pet do oko sedam godina, pri čemu primjenjiva kamatna stopa trenutačno iznosi […] % na godišnjoj osnovi. Trenutačno se na tržištu na dug s dospijećem od pet godina primjenjuje stopa od […] % za društva s rejtingom „[…]" i […] % za društva s rejtingom „[…]". Nadalje, kad je riječ o obveznicama s dospijećem od sedam godina, trenutačno se primjenjuje stopa prinosa od […] % za društva s rejtingom „[…]" i […] % za društva s rejtingom „[…]". To znači da DB Cargo plaća znatnu premiju za rizičnije podređene konvertibilne zajmove u usporedbi s trenutačnim prinosima obveznica. Prema tome, usporedba ne pokazuje da bi DB AG osigurao financiranje društvu DB Cargo po očito povoljnim uvjetima ni kad je riječ o podređenim konvertibilnim zajmovima.

(546) Iz toga slijedi da su uvjeti pod kojima se društvu DB Cargo stavlja na raspolaganje financiranje mezaninskim kapitalom i kreditnim linijama kao izvorima vlastitog doprinosa u skladu sa zamjenskim vrijednostima i referentnim tržišnim stopama i da ih zapravo premašuju te stoga ne uključuju potporu.

5.4.3.3.1.2. Primici od prodaje imovine ([460 – 560] milijuna EUR)

(547) Prodaja imovine društva DB Cargo u vrijednosti od [460 – 560] milijuna EUR, koja se mora provesti u razdoblju restrukturiranja, isključuje kupnje unutar grupe te se stoga može smatrati da ne uključuje državna sredstva. Nadalje, slučajevi već dovršene prodaje privatnim subjektima i načela na kojima se temelji planirana prodaja upućuju na tržišno utemeljen pristup odabiru kupca kojim se štiti interes društva DB Cargo (vidjeti odjeljak 4.1.5.) i koji bi Njemačka i DB Cargo trebali slijediti pri otuđenju i prodaji imovine na koje su se obvezali.

(548) Međutim, u skladu s točkom 63. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje očekivana buduća dobit isključena je iz opsega stvarnih doprinosa. Konkretni i stvarni vlastiti doprinos društva DB Cargo koji je utvrdila Njemačka uključuje [460 – 560] milijuna EUR očekivanih prihoda od prodaje imovine ili udjela koja se mora provesti […]. Taj ukupni iznos prihoda još nije dovoljno siguran. U jednom prethodnom predmetu koji se odnosio na spojivu potporu dodijeljenu sudioniku na tržištu željezničkog prijevoza tereta Komisija je smatrala da je obveza prodaje imovine ili udjela u okviru plana restrukturiranja, uz financiranje koje je osiguralo matično društvo, valjan izvor stvarnog vlastitog doprinosa čak i ako nije u potpunosti provedena ili nije bilo sigurnih kupaca ([184]).

(549) Međutim, Komisija će iz ocjene proporcionalnosti potpore za restrukturiranje društva DB Cargo konzervativno izuzeti iznos očekivanih prihoda od otuđenja ili prodaje imovine koji još nisu potpisani i onih za koje nisu utvrđeni dovoljno sigurni kupci i/ili je prodajna cijena samo procjena. Relevantni troškovi za koje se predviđa da će nastati za isti iznos stoga će se morati financirati očekivanim operativnim prihodima od uobičajenog poslovanja.

(550) Iz opisa trenutačnog stanja koji su dostavila njemačka tijela proizlazi da očekivani prihodi od otuđenja ili prodaje imovine koji su potpisani i onih za koje su utvrđene obvezujuće ponude kupaca iznose […] EUR, od ukupnog očekivanog iznosa primitaka od prodaje od [460 – 560] milijuna EUR (uvodna izjava 325.). Ti prijašnji prihodi koji su već plaćeni ili predstoje društvu DB Cargo trebali bi se smatrati konkretnim i stvarnim doprinosima korisnika.

5.4.3.3.1.3. Faktoring potraživanja HSBC-a ([100 – 140] milijuna EUR)

(551) Faktoring potraživanja u iznosu od [100 – 140] milijuna EUR dogovoren je s […], privatnom bankom s najboljom obvezujućom ponudom koja je odabrana nakon natječajnog postupka (uvodna izjava 257. točka (c) podtočka (f)). Faktoringom potraživanja smanjuju se i smanjit će se troškovi društva DB Cargo te poboljšati njegov obrtni kapital i novčani tokovi. Budući da se njime osiguravaju sredstva koja nisu pod kontrolom njemačke države, faktoring […] izvor je stvarnog vlastitog doprinosa koji ne uključuje potporu.

5.4.3.3.1.4. Prijenos i pokrivanje plaća osoblja i troškova otpremnina ([100 – 140] milijuna EUR)

(552) Troškovi povezani sa smanjenjem broja osoblja društva DB Cargo kao posljedicom plana restrukturiranja pokrit će se doprinosom društva DB JobService Gmbh (uvodna izjava 257. točka (c) podtočka (g)). Nadležna unutarnja tijela dogovorila su se o točnom broju zaposlenika obuhvaćenih smanjenjem i preraspodjelom unutar grupe DB kako bi sudjelovanje društva DB JobService Gmbh bilo sigurno, definirano i točno kvantificirano. Taj doprinos proizlazi iz primjene unaprijed utvrđenih korporativnih pravila i politika društva DB AG. Odluka društva DB Cargo o korištenju usluge autonomna je odluka unutar grupe koja vjerojatno nije posljedica sudjelovanja ili uplitanja države u svojstvu dioničara društva DB AG.

(553) Osim toga, uloga društva DB JobService Gmbh kao internog pružatelja usluga slična je ulozi agencija za zapošljavanje na tržištu rada koje preraspodjeljuju osoblje koje je proglašeno viškom. To što je usluga unutargrupne prirode s obzirom na njezin opseg, pružanje i vrijednost nije prepreka tome da se smatra da se usluga pruža po tržišnim uvjetima, kao što bi bio slučaj s grupom u privatnom vlasništvu slične veličine i djelatnosti. Iz toga slijedi da je taj izvor doprinosa konkretan i stvaran te da ne uključuje potporu.

5.4.3.3.1.5. Zaključak

(554) Može se smatrati da sredstva koja su osigurali korisnik i njegov dioničar te banka koja pruža usluge faktoringa ne uključuju nikakvu državnu potporu. Ti doprinosi koje je navela Njemačka zapravo iznose 2 291 milijun EUR i premašuju procijenjeni iznos potpore za restrukturiranje od 1 914 milijuna EUR i prema tome čine 54 % sredstava potrebnih za financiranje troškova plana. Potpora je ograničena na najveći iznos gubitaka nastalih 2022., 2023. i onih planiranih za 2024. kako bi ostala proporcionalna ako bi stvarni gubici zabilježeni 31. prosinca 2024. i preneseni na temelju ugovora o prijenosu dobiti i gubitka bili manji od iznosa vlastitog doprinosa društva DB Cargo.

([184]) Odluka C(2004) 3955 final od 2. ožujka 2005., uvodne izjave od 82. do 87. i uvodne izjave 186. i 187.

(555) Međutim, ti doprinosi moraju također biti konkretni i stvarni, što nije tako kad je riječ o punom iznosu od [460 – 560] milijuna EUR očekivanih prihoda od otuđenja ili prodaje udjela ili imovine u razdoblju restrukturiranja. Čak i pod iznimno konzervativnom pretpostavkom da neće biti prihoda od prodaje i otuđenja koje DB Cargo mora provesti u razdoblju restrukturiranja i za koje još ne postoje dovoljno sigurni kupci, stvarni vlastiti doprinos troškovima iz preostalih izvora financiranja koji su sad osigurani i ne uključuju potporu i dalje bi iznosio 50 % ukupnog iznosa.

(556) Stoga je ispunjen zahtjev iz točke 64. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, prema kojem se vlastiti doprinos korisnika obično smatra prikladnim ako iznosi 50 % troškova restrukturiranja i ako je znatan.

5.4.3.3.2. Raspodjela tereta

(557) U skladu s točkama od 65. do 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje učinak državne potpore dodijeljene u obliku kojim se jača vlasnički kapital korisnika može biti da se dioničari i podređeni vjerovnici štite od posljedica vlastitog odabira u pogledu ulaganja u korisnika, čime se može uzrokovati moralni hazard i narušiti tržišna disciplina. Potpora za pokrivanje gubitaka trebala bi se stoga dodjeljivati samo pod uvjetima koji uključuju prikladnu raspodjelu tereta postojećih ulagača, a intervencija države trebala bi se provesti tek nakon što se podmire svi gubici te se oni pripišu postojećim dioničarima i podređenim vjerovnicima.

(558) Prikladna raspodjela tereta u pravilu znači da postojeći dioničari i, po potrebi, podređeni vjerovnici moraju u potpunosti pokriti gubitke. Podređeni vjerovnici trebali bi pridonijeti pokrivanju gubitaka konverzijom u kapital ili otpisom glavnice odgovarajućih instrumenata. Stoga bi se intervencija države trebala provesti tek nakon što se podmire svi gubici te se oni pripišu postojećim dioničarima i podređenim vjerovnicima. U svakom slučaju tijekom razdoblja restrukturiranja trebalo bi spriječiti novčane tokove korisnika prema imateljima vlasničkog kapitala ili podređenog duga u mjeri u kojoj je to zakonski moguće, osim ako bi se time nerazmjerno utjecalo na one koji su ubrizgali svježi kapital (točka 66. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje).

(559) Osim toga, točkom 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje propisuje se da bi se svaka državna potpora kojom se jača vlasnički kapital korisnika trebala dodjeljivati pod uvjetom kojim se državi osigurava razumni udio u budućoj dobiti u pogledu vrijednosti korisnika, uzimajući u obzir iznos ubrizganog državnog kapitala u usporedbi s preostalim iznosom kapitala društva nakon što se podmire gubici.

(560) U ovom slučaju potpora za restrukturiranje ne potiče moralni hazard ili prekomjerno preuzimanje rizika među dioničarima ili vjerovnicima korisnika. Naime, nema podređenih vjerovnika koji su financirali DB Cargo jer su sva financijska sredstva društva DB Cargo osigurana od povezanih društava izravno iz odjela riznice društva DB AG. U toj situaciji gubitke društva DB Cargo čiji je nastanak spriječen ugovorom o prijenosu dobiti i gubitka *de facto* je apsorbirao i za 2024. će apsorbirati jedini dioničar DB AG tako što će se ti gubici prenijeti u okviru provedbe ugovora o prijenosu dobiti i gubitka od 31. prosinca 2022. nadalje. Stoga ne postoje preostali zabilježeni gubici koje bi DB AG apsorbirao ili koji bi mu se pripisali. U računovodstvenom smislu gubici nisu zabilježeni niti apsorbirani, međutim, *de facto* ih je već pokrio jedini dioničar društva DB Cargo. S obzirom na istodobnost prijenosa gubitaka, potpore za restrukturiranje i prestanka primjene ugovora o prijenosu dobiti i gubitka od 31. prosinca 2024., čime se sprečava automatski prijenos dobiti društva DB Cargo na DB AG, ta potpora za jačanje vlasničkog kapitala u skladu je s točkom 66. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

(561) Potpora za restrukturiranje u skladu je i s točkom 67. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje jer će, kad se uzme u obzir poboljšanje vlasničkog kapitala ostvareno zahvaljujući potpori koja će spriječiti slabljenje vlasničkog kapitala zbog neto gubitaka, Njemačka, kao jedini dioničar društva DB Cargo preko društva DB AG, u potpunosti iskoristiti sve potencijalne koristi koje dioničar može ostvariti iz dobiti koja se očekuje od provedbe plana restrukturiranja i ponovne uspostave dugoročne održivosti društva DB Cargo. To vrijedi neovisno o tome nastaje li buduća dobit u obliku budućih dividendi ili zadržane neto dobiti kojom se povećavaju vlasnički kapital i vrijednost neizravnog državnog udjela koji su se od 2022. povećavali prijenosima gubitaka te će se povećati još i2024. Iz toga slijedi da uvjeti intervencije države Njemačkoj preko društva DB AG osiguravaju razuman udio u budućoj dobiti u pogledu vrijednosti društva DB Cargo.

5.4.3.3.3. Zaključak

(562) Komisija stoga zaključuje da je potpora za restrukturiranje proporcionalna i da uključuje primjerenu raspodjelu tereta.

5.4.3.4. Načelo jednokratne dodjele i ograničenje narušavanja tržišnog natjecanja

(563) Kako bi se negativni učinci potpore ograničili i tako izbjegli neopravdani učinci na tržišno natjecanje i trgovinu te kako bi ukupna bilanca bila pozitivna ([185]), potpora se mora dodjeljivati poduzetnicima u teškoćama u skladu s načelom jednokratne dodjele kojim se ta potpora ograničava na razdoblje od deset godina.

(564) Komisija omogućuje dodjeljivanje potpore za restrukturiranje samo za jedan postupak restrukturiranja i pod uvjetom, prema potrebi, da je od prethodne dodjele potpore za restrukturiranje ili od završetka odnosno prekida plana restrukturiranja prošlo više od deset godina ([186]). Komisija dopušta iznimke od tog pravila ako se potpora za restrukturiranje dodjeljuje nakon potpore za sanaciju kao dio jedinstvenog postupka restrukturiranja ([187]).

5.4.3.4.1.1. Načelo jednokratne dodjele

(565) Potporom za restrukturiranje podupire se samo jedan postupak restrukturiranja korisnika. Njemačka tijela potvrdila su da korisnik u prošlosti nije primio nikakvu potporu za sanaciju ili restrukturiranje ili privremenu potporu za restrukturiranje te da ne pripada većoj grupi poduzetnika koji su mogli primiti takvu potporu. Ocjena Komisije o prošloj financijskoj situaciji društva DB Cargo i evidencija Komisije o prijašnjim potporama za sanaciju ili restrukturiranje te privremenim potporama za restrukturiranje potvrđuju tu izjavu. Stoga je potpora za restrukturiranje u skladu s načelom jednokratne dodjele.

(566) U skladu s točkom 74. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje načelo jednokratne dodjele proširuje se na grupu, u smislu da, ako je potporu za sanaciju, potporu za restrukturiranje ili privremenu potporu za restrukturiranje dobila poslovna grupa, Komisija u pravilu ne odobrava daljnje potpore za sanaciju ili restrukturiranje za samu grupu ili neke od subjekata koji pripadaju grupi osim ako je prošlo deset godina od dodjele potpore, završetka razdoblja restrukturiranja ili prekida provedbe plana restrukturiranja, ovisno o tome koji je događaj bio kasniji. Nadalje, ako je subjekt koji pripada poslovnoj grupi dobio potporu za sanaciju, potporu za restrukturiranje ili privremenu potporu za restrukturiranje, pri čemu grupa kao cjelina i drugi subjekti u grupi i dalje mogu dobiti potporu za sanaciju ili restrukturiranje, države članice moraju dokazati da se potpora neće prenositi s grupe ili s drugih subjekata iz grupe na korisnika kojem je ranije dodijeljena potpora.

(567) Kad je riječ o grupi DB, njemačka tijela potvrdila su da matično društvo i sestrinska društva korisnika u prošlosti nisu primila potporu za sanaciju, potporu za restrukturiranje ili privremenu potporu za restrukturiranje. Evidencija Komisije o prijašnjim potporama za sanaciju ili potporama za restrukturiranje i privremenim potporama za restrukturiranje potvrđuje tu izjavu. Stoga je potpora za sanaciju u skladu s načelom jednokratne dodjele.

5.4.3.4.1.2. Ograničenje narušavanja tržišnog natjecanja

(568) U skladu s točkom 76. i dalje Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje pri dodjeli potpore za restrukturiranje moraju se poduzeti mjere kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja kako bi se štetni učinci na trgovinske uvjete sveli na najmanju moguću mjeru i kako bi pozitivni učinci premašili štetne. Kako je objašnjeno u točkama od 87. do 93. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, mjere za tržišno natjecanje trebalo bi prilagoditi i utvrditi proporcionalno narušavajućim učincima potpore na tržišno natjecanje. Posebno su relevantni sljedeći čimbenici: iznos i narav potpore te uvjeti i okolnosti u kojima je potpora dodijeljena, razina vlastitog doprinosa i raspodjele tereta, kao i veličina i relativna važnost društva DB Cargo na tržištu te značajke predmetnog tržišta. Osim toga, mjere kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja ne bi trebale ugrožavati izglede za ponovnu uspostavu održivosti korisnika niti bi se trebale provoditi na štetu potrošača i tržišnog natjecanja.

([185]) Točka 38. podtočka (f) Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.
([186]) Točke 70. i 71. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.
([187]) Točka 72. podtočka (a) Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

(569) Naposljetku, u točki 122. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje podsjeća se na to da korisnik mora u potpunosti provesti plan restrukturiranja te mora ispuniti sve druge obveze iz Komisijine odluke kojom se odobrava potpora. Kako je detaljno navedeno u odjeljku 4.1.5., Njemačka se obvezuje na to da će DB Cargo provesti sljedeće mjere kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja, a koje će se primjenjivati […]: (i) prodaju udjela (kako je opisano u odjeljku 4.1.5.1.2.), (ii) zabranu oglašavanja primljene državne potpore (vidjeti uvodnu izjavu 301.), (iii) zabranu stjecanja (vidjeti odjeljak 4.1.5.1.1), (iv) obvezu eksternalizacije određenog obujma proizvodnje (vidjeti odjeljak 4.1.5.2.), (v) obvezu ograničavanja obujma proizvodnje društva DB Cargo (vidjeti odjeljak 4.1.5.3.) i (vi) prodaju lokomotiva (vidjeti odjeljak 4.1.5.4.). Stoga bi DB Cargo trebao na vlastitu inicijativu, s dužnom pažnjom i pravodobno provesti predmetne mjere.

(570) Pri ocjeni pravilne prilagodbe tih mjera mora se razmotriti učinak potpore za restrukturiranje dodijeljene društvu DB Cargo na tržišno natjecanje s obzirom na razinu vlastitog doprinosa i raspodjele tereta postignutu u ovom predmetu. Kad je riječ o vlastitom doprinosu, priroda i iznos različitih izvora i instrumenata potkrepljuju zaključak da je potpora proporcionalna te istodobno pokazuju vjeru sadašnjeg dioničara u nastavak poslovanja društva DB Cargo pod uvjetom da se restrukturira. Osim toga, osigurana je odgovarajuća raspodjela tereta jer je postojeći dioničar apsorbirao gubitke društva DB Cargo (uključujući u okviru mjere potpore) te DB Cargo nema podređeni dug i država ima pravo, preko društva DB AG, dobiti razuman udio u budućoj dobiti u pogledu vrijednosti društva DB Cargo.

(571) Kad je riječ o iznosu i naravi potpore (točka 88. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje), Komisija primjećuje da gubici preneseni na temelju ugovora o prijenosu dobiti i gubitka od 2022. ukupno iznose oko 1 914 milijuna EUR (vidjeti tablicu). Iako je ukupni iznos znatan i čini […] očekivanih godišnjih prihoda društva DB Cargo 2024. (vidjeti tablicu 21 u uvodnoj izjavi 282.), kad se gubici preneseni na godišnjoj razini zasebno usporede s godišnjim prihodima za tu godinu (tablica 21 u uvodnoj izjavi 282.) ili s ukupnom imovinom (tablica 22), njihova se znatnost smanjuje te čine […] % prihoda u 2022., […] % u 2023. i […] % u 2024. te […] % ukupne imovine u 2022., […] % u 2023. i […] % u 2024. Iznos potpore ne čini se pretjeranim ni kad se u obzir uzme udio željezničkog prijevoza tereta u ukupnom tržištu prijevoza tereta u Njemačkoj (tablica 31) ili čak veličina tržišta željezničkog prijevoza tereta u Njemačkoj, za koje se procjenjuje da je 2022. ostvarilo oko 6,3 milijarde EUR prihoda i da raste u odnosu na 2021. (kako je prikazano na slici 10).

Slika 10

Kretanje prihoda na njemačkom željezničkom tržištu u milijardama EUR (željeznički prijevoz tereta označen je sivim poljima na vrhu stupaca)

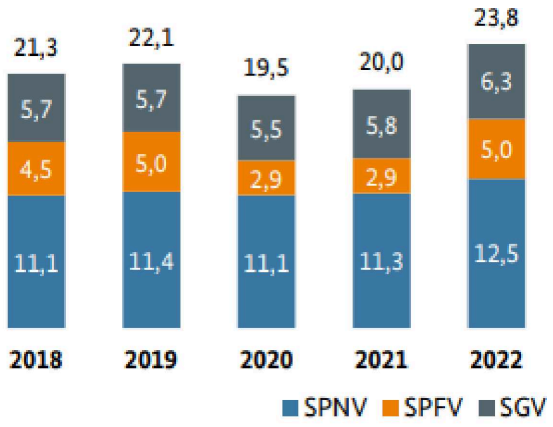


Abbildung 57: Umsatzentwicklung im Eisenbahnverkehrsmarkt (2018-2022; in Mrd. Euro)

Izvor: Savezna agencija za mreže (Bundesnetzagentur Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023, Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023 (bundesnetzagentur.de)), posljednji pristup 10. listopada 2024.)

(572) Komisija napominje da DB Cargo pruža oko 8,5 % usluga prijevoza tereta u Njemačkoj (2022., relativno stabilan postotak, prethodnih godina bio je sličan, odnosno oko 10 % ili manje). Tržišni udio uže gospodarske djelatnosti željezničkog prijevoza tereta u Njemačkoj bio je veći i 2022. iznosio je oko 43 % za sve segmente kombiniranog cestovnog i željezničkog prijevoza, prijevoza pojedinačnim vagonima i prijevoza blok-vlakovima zajedno. Međutim, udio društva DB Cargo u djelatnosti željezničkog prijevoza tereta stalno se smanjuje, dok drugi pružatelji usluga povećavaju svoje udjele (uvodna izjava 26.). Nadalje, uzimajući u obzir širi zemljopisni opseg djelatnosti željezničkog prijevoza tereta na unutarnjem tržištu, DB Cargo pruža usluge prijevoza tereta u više drugih država članica, u kojima ima tržišne udjele od […] % do […] %. Međutim, kako je prikazano na slici 2, DB Cargo ima ukupni tržišni udio od oko 22 %, koji se posljednjih godina stalno smanjuje, a s njime i tržišni položaj društva DB Cargo. Nadalje, osim u Njemačkoj, DB Cargo ima znatne tržišne udjele u samo još dvije države članice, odnosno […] (vidjeti uvodne izjave 26. i 27. te tablice 2 i 12). Kad se uzmu u obzir različiti poslovni segmenti (kombinirani cestovni i željeznički prijevoz, prijevoz pojedinačnim vagonima i prijevoz blok-vlakovima), DB Cargo ima gotovo monopolski položaj na tržištu prijevoza pojedinačnim vagonima u Njemačkoj te ima znatne tržišne udjele od […] % do […] % u segmentima prijevoza blok-vlakovima i kombiniranog prijevoza (vidjeti tablicu 3). Naime, prema izvješću Savezne agencije za mreže DB Cargo držao je 2023. samo 39,3 % relativno diversificiranog ukupnog tržišta željezničkog prijevoza tereta u Njemačkoj, što uključuje i segment prijevoza pojedinačnim vagonima, u kojem većina velikog broja pružatelja usluga željezničkog prijevoza tereta nije aktivna (tablica 3).

Slika 11

Tržište željezničkog prijevoza tereta u Njemačkoj 2023.

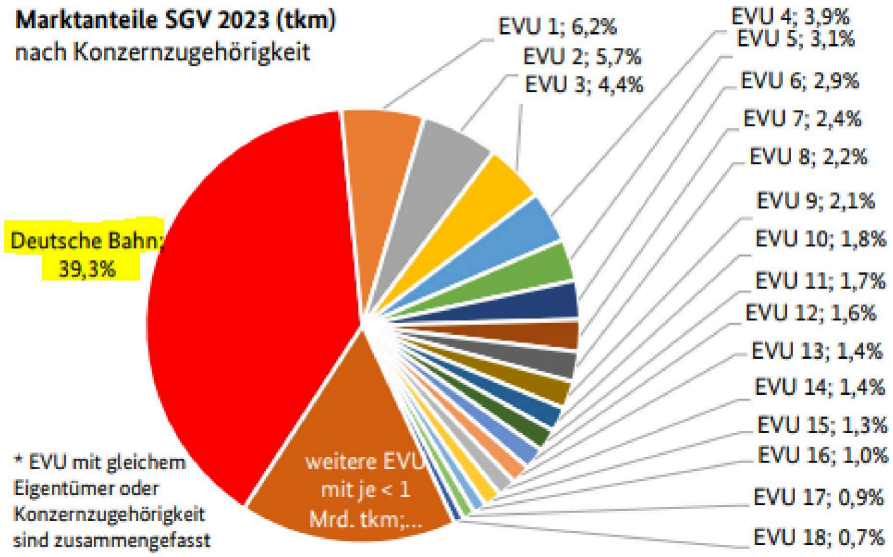


Abbildung 15: Marktanteile im SGV 2023 in Prozent

Izvor: Savezna agencija za mreže (Bundesnetzagentur Marktuntersuchung Eisenbahnen 2024 (Kurzerhebung Berichtsjahr 2023), *Marktuntersuchung Eisenbahnen Kurzerhebung Berichtsjahr 2023 (bundesnetzagentur.de)*, posljednji pristup 10. listopada 2024.)

(573) Uzimajući u obzir iznos i narav potpore, razinu vlastitog doprinosa i raspodjele tereta te tržišni položaj društva DB Cargo (vidjeti uvodne izjave od 570. do 572.) Komisija će ocijeniti primjerenost mjera kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja i koje je predložila Njemačka.

5.4.3.4.1.2.1. Strukturne mjere

Prodaja udjela

(574) Prodaja udjela opisana u uvodnoj izjavi 305. i dalje odnosi se na prodaju poslovnih interesa u održivim poduzećima uz pretpostavku vremenske neograničenosti poslovanja. Konkretno, prodaja udjela u […] odnosi se na prodaju društava kćeri koja su pod neizravnom kontrolom društva DB Cargo (vidjeti uvodnu izjavu 324.). Kako je Njemačka dokazala, društva su u prošlosti ostvarivala dobit (vidjeti tablicu 30) te bi stoga izlazak grupe DB Cargo odmah stvorio nove mogućnosti za konkurente, što je vidljivo iz interesa koji su potencijalni kupci već pokazali (vidjeti uvodnu izjavu 325.). Komisija napominje da se prodaja ne odnosi samo na Njemačku ([…]) nego i na […], gdje grupa DB Cargo ima znatan tržišni udio.

(575) Nadalje, prodaja više od […] odnosi se na poduzeća koja su u prošlosti ostvarivala dobit, kako je prikazano u tablici.

(576) Kad je riječ o prodaji […], u tijeku je postupak dubinske analize (vidjeti uvodnu izjavu 325. točku (c)), stoga interes za tu imovinu ukazuje na potencijalne prilike za konkurente grupe DB Cargo. I ta se prodaja odnosi na održiva poduzeća, iako je […] 2023. ostvario gubitak.

(577) Nadalje, ako se obveza ne ispuni u potpunosti do 31. prosinca 2026., Komisija će ocijeniti jesu li uspostavljene alternative usporedive veličine i učinka.

Prodaja lokomotiva

(578) Osim udjela, DB Cargo planira prodati i znatan broj lokomotiva, kako je opisano u uvodnoj izjavi 318. Prodaja lokomotiva odnosi se na najviše […] lokomotiva, što je znatan broj.

(579) U tom kontekstu prodajom lokomotiva smanjuju se kapacitet i sposobnost društva DB Cargo za pružanje usluga prijevoza tereta i stoga ta prodaja negativno utječe na njegovu konkurentnost. Nadalje, lokomotive će se prodati konkurentima, čime će se povećati njihova konkurentnost u usporedbi s društvom DB Cargo. Naposljetku, Komisija napominje i da se predmetne lokomotive koriste u segmentima prijevoza blok-vlakovima i kombiniranog prijevoza, u kojima se DB Cargo suočava s intenzivnijim tržišnim natjecanjem.

(580) Planiranom provedbom i postupnim uvođenjem te mjere na koju se obvezala Njemačka ne dovodi se u pitanje pozitivna ocjena njezine učinkovitosti. Konkretno, predviđene su zaštitne mjere kako DB Cargo ne bi bio prisiljen izgubiti više od […] % tržišne vrijednosti lokomotiva zbog obveze da ih proda u propisanom roku do 2026. Prisilnom prodajom ispod tržišne vrijednosti neopravdano bi se pak smanjila raspoloživa vlastita sredstva društva DB Cargo koja bi bila posebno korisna u pesimističnom scenariju kako je opisan. Nadalje, ako se prodaja lokomotiva do tada ne provede u potpunosti, Komisija će ocijeniti jesu li uspostavljene alternative usporedive veličine i učinka.

5.4.3.4.1.2.2. Mjere praćenja poslovanja

Ograničenje obujma proizvodnje

(581) Kako je opisano u uvodnoj izjavi 317., DB Cargo neće premašiti određeni obujam proizvodnje. Komisija napominje da će ta obveza do kraja razdoblja restrukturiranja 31. prosinca 2026. zapravo dovesti do smanjenja obujma proizvodnje za oko […] % u usporedbi s proizvodnjom usluga društva DB Cargo pruženih 2022. To smanjenje proizvodnje na zemljopisnom području na kojem je DB Cargo najaktivniji znatno je u apsolutnom smislu, a još znatnije u relativnom smislu. Naime, DB Cargo očekuje da će u narednim godinama tržište rasti (vidjeti uvodnu izjavu 279.). U scenariju očekivanog povećanja potražnje na tržištu ograničenje obujma društva DB Cargo dovest će i do toga da će se njegova prisutnost smanjiti u većoj mjeri nego u slučaju stagnacije ili smanjenja potražnje. To smanjenje obujma vjerojatno će dovesti do odgođenih učinaka nakon završetka razdoblja restrukturiranja, što će povećati ili ubrzati zabilježeno i redovito godišnje smanjenje udjela društva DB Cargo u ukupnim uslugama željezničkog prijevoza tereta koje se pružaju u Njemačkoj.

Eksternalizacija obujma proizvodnje

(582) DB Cargo će uz ograničenje obujma eksternalizirati proizvodnju trećim stranama (vidjeti uvodnu izjavu 314.). Iako ta mjera sama po sebi ne utječe na prisutnost društva DB Cargo na tržištu u nominalnom smislu, s obzirom na to da bi se proizvodnja eksternalizirala isključivo tako da DB Cargo zadrži ugovore s klijentima, konkurentima će ipak omogućiti da prošire svoje trenutačno poslovanje i povećaju konkurentnost u budućnosti. To je zato što će eksternalizacija negativno utjecati na iskorištenost kapaciteta društva DB Cargo ako se kapaciteti ne smanje. Osim toga, uz dodatne prihode od pruženih usluga mogu se stvoriti i mogućnosti za konkurente koji pružaju usluge na temelju ugovora o eksternalizaciji ako klijenti budu bili zadovoljni njihovim uslugama.

Zabrana oglašavanja i stjecanja

(583) Nadalje, rast poslovanja društva DB Cargo bit će otežan i zabranom stjecanja, kojom se društvu nalaže da se suzdrži od stjecanja udjela u bilo kojem društvu u razdoblju restrukturiranja, osim ako je to nužno za osiguravanje dugoročne održivosti društva DB Cargo (uvodna izjava 302.). Njemačka nije navela nijedno planirano stjecanje koje bi u ovoj fazi ispunilo uvjet neophodnosti. Svako stjecanje koje Njemačka bude smatrala neophodnim za dugoročnu održivost društva DB Cargo u budućnosti morat će se prijaviti Komisiji i propisno obrazložiti te se ono neće moći provesti dok Komisija ne potvrdi da je nužno za potporu dugoročnoj održivosti društva DB Cargo.

(584) S obzirom na to da će DB Cargo smanjiti svoju proizvodnju i eksternalizirati usluge te da će mu se dodatno ograničiti rast putem vanjskog stjecanja konkurenata ili dobavljača proizvoda ili usluga komplementarnih njegovima do završetka plana restrukturiranja, zahvaljujući mjerama za tržišno natjecanje DB Cargo neće vratiti tržišni udio stjecanjem i preuzimati nepotrebne rizike te će resurse usmjeriti na dovršetak restrukturiranja. Stoga će se društvu DB Cargo, za razliku od konkurenata, onemogućiti širenje stjecanjem, što bi potpora za restrukturiranje neizravno omogućila.

(585) Naposljetku, DB Cargo također će se suzdržati od oglašavanja državne potpore kao konkurentne prednosti pri stavljanju proizvoda i usluga na tržište (uvodna izjava 301.).

(586) Komisija stoga smatra da su mjere kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja i koje je predložila Njemačka primjerene za smanjenje negativnih učinaka potpore za restrukturiranje.

5.4.3.5. Potpore dodijeljene društvu DB Cargo ili njegovim društvima kćerima u razdoblju restrukturiranja

(587) U skladu s točkama od 127. do 130. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje dodjela drugih potpora tijekom razdoblja restrukturiranja, čak i u skladu s već odobrenim programom, može utjecati na ocjenu Komisije o potrebnom opsegu mjera kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja. Komisija te potpore mora uzeti u obzir pri ocjeni potpore za restrukturiranje i mora osigurati da se tim drugim potporama ne izbjegavaju zahtjevi iz Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

(588) Njemačka je navela potporu koja je dodijeljena ili se planira dodijeliti korisniku u razdoblju restrukturiranja i obavijestila je Komisiju da DB Cargo prima ili se očekuje da će primiti potporu do kraja razdoblja restrukturiranja u okviru 29 programa koji se provode od 2019., pri čemu se neki primjenjuju općenito na željeznički sektor, a neki su specifični za željeznički prijevoz tereta, iz 12 država članica, odnosno Francuske, Italije, Austrije, Nizozemske, Švedske, Belgije, Češke, Njemačke, Poljske, Mađarske, Španjolske i Danske. Riječ je o stvarnim ili očekivanim iznosima od 337,7 milijuna EUR (2023.), 340 milijuna EUR (2024.), 502,9 milijuna EUR (2025.) i 502,5 milijuna EUR (2026.).

(589) Komisija je utvrdila da se pojedinačna potpora koju 12 država članica provodi ili planira provesti u korist korisnika posebno odnosi na smanjenje troškova energije ili naknada za pristup pruzi ili na potporu željezničkom prijevozu tereta koja je općenito dostupna drugim pružateljima usluga prijevoza tereta, iako ne uključuje cestovni prijevoz. Ta pojedinačna potpora ne čini *de iure* ili *de facto* jednokratnu potporu. Zbog strukture i povijesnog konteksta instrumenta potpore za restrukturiranje u obliku ugovora o prijenosu dobiti i gubitka te kronologije i geografske raznolikosti predmetnih programa nije očito da je cilj ili učinak predmetne pojedinačne potpore koju je dodijelilo ili predvidjelo toliko različitih država članica izbjegavanje zahtjeva iz Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje, posebno umjetnim smanjenjem iznosa potpore za restrukturiranje kojom se podupire plan. Stoga u okolnostima ovog predmeta nije primjereno smatrati da su dodatne mjere kojima se smanjuje narušavanje tržišnog natjecanja u predmetnim državama članicama primjerene.

(590) Kako je navedeno u odjeljku 5.4.2.1., dekarbonizacija prijevoza tereta od ključne je važnosti za zeleni plan Unije, a uslugama koje pruža DB Cargo svojstveni su troškovni nedostaci u usporedbi s uslugama cestovnog prijevoza kamionima. Predmetnih 29 programa djelomično uklanja te troškovne nedostatke i u načelu su dostupni željezničkim prijevoznicima tereta koji ispunjavaju potrebne uvjete prihvatljivosti. DB Cargo u tom će pogledu zadržati stabilnu poziciju vlasničkog kapitala tijekom cijele provedbe plana restrukturiranja i, pod uvjetom da se taj plan doista propisno i pravodobno provede, Komisija se ne protivi tome da DB Cargo nastavi ostvarivati korist od predmetnih programa, ne dovodeći u pitanje usklađenost s njihovim relevantnim uvjetima, što će morati ocijeniti predmetne države članice.

(591) U skladu s točkom 130. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje Komisija zahtijeva od Njemačke je da obavijesti o svim budućim potporama koje će se korisniku dodijeliti u razdoblju restrukturiranja, uključujući potpore dodijeljene u skladu s odobrenim programom, uz pojedinačnu potporu o kojoj je Njemačka obavijestila Komisiju kako je navedeno u uvodnoj izjavi 588.

5.4.3.6. Transparentnost

(592) U skladu s točkom 38. podtočkom (g) Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje države članice, Komisija, gospodarski subjekti i javnost moraju imati jednostavan pristup svim relevantnim aktima i važnim informacijama o dodijeljenim potporama. To znači da Njemačka mora poštovati odredbe o transparentnosti utvrđene u točki 96. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje. Komisija napominje da se Njemačka obvezuje poštovati te obveze. Relevantne informacije bit će dostupne na sljedećim internetskim stranicama:

https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency.

(593) Komisija smatra da Njemačka treba dostavljati redovita izvješća o provedbi plana restrukturiranja svakih šest mjeseci od datuma donošenja ove Odluke do završetka razdoblja restrukturiranja. U tim će se izvješćima konkretno navesti datumi i iznosi stvarne isplate sredstava odobrenih u obliku potpore za restrukturiranje ili vlastitog doprinosa, sve planirane buduće potpore korisniku ili njegovim društvima kćerima, uključujući u okviru odobrenih programa, stanje provedbe mjera kojima se smanjuje narušavanje tržišnog natjecanja, sva odstupanja od financijskih ili operativnih putanja plana restrukturiranja, kontrole troškova, smanjenja troškova i zarade koji su ostvareni mjerama restrukturiranja te, prema potrebi, korektivne mjere koje su Njemačka, DB AG ili korisnik predvidjeli ili poduzeli u okviru svojih nadležnosti. Obveza Njemačke da dostavi ta izvješća utvrđena je u članku 4. ove Odluke.

(594) Osim toga, Komisija podsjeća Njemačku na njezinu obvezu da Komisiji podnosi godišnja izvješća u skladu s točkom 131. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje te da izvješćuje o svim potporama dodijeljenima društvu DB Cargo ili njegovim društvima kćerima na unutarnjem tržištu u razdoblju restrukturiranja, uključujući potpore dodijeljene u okviru odobrenog programa u skladu s točkom 129. Smjernica o potporama za sanaciju i restrukturiranje.

5.4.4. *Uravnoteženje pozitivnih i negativnih učinaka*

(595) Pažljivo osmišljenom mjerom državne potpore mora se osigurati da je ukupna bilanca učinaka mjere pozitivna, izbjegavanjem učinka na trgovinske uvjete koji je negativan u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno zajedničkom interesu.

(596) U Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje Komisija je utvrdila kriterije koje ispituje pri ocjenjivanju spojivosti potpore za restrukturiranje s unutarnjim tržištem, osiguravajući da razvoj predmetne gospodarske djelatnosti ne utječe negativno na trgovinske uvjete u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno zajedničkom interesu. Kako je objašnjeno u pododjeljcima 5.4.3.1., 5.4.3.2. i 5.4.3.3., potpora za restrukturiranje ima učinak poticaja, nužna je, primjerena i proporcionalna. Nadalje, uspostavljene su dostatne zaštitne mjere kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja, uključujući mjere transparentnosti (pododjeljci 5.4.3.4. i 5.4.3.6.) i odgovarajuće mjere za tržišno natjecanje kojima se smanjuju negativni učinci potpore za restrukturiranje (pododjeljak 5.4.3.4.).

(597) Prema tome, pozitivni učinak potpore za restrukturiranje na razvoj predmetne gospodarske djelatnosti nadmašuje potencijalne negativne učinke na tržišno natjecanje i trgovinu, koji stoga ne trpe negativan utjecaj u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno zajedničkom interesu.

6. **ZAKLJUČAK**

(598) Komisija smatra da je Njemačka nezakonito provela predmetnu potporu, čime je prekršila članak 108. stavak 3. UFEU-a. Međutim, Komisija na temelju prethodno navedenih nalaza zaključuje da potpora za restrukturiranje ispunjava uvjete spojivosti s unutarnjim tržištem utvrđene u Smjernicama o potporama za sanaciju i restrukturiranje, pod uvjetom da DB Cargo u potpunosti provede mjere predviđene u planu restrukturiranja i/ili mjere na koje se Njemačka obvezala. Potpora olakšava razvoj gospodarske djelatnosti i ne utječe negativno na trgovinske uvjete u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno zajedničkom interesu. Stoga je potpora spojiva s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) UFEU-a,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Mjere koje se sastoje od pružanja usluga unutar grupe Deutsche Bahn društvu DB Cargo AG, financiranja zajmovima koje odjel riznice grupe Deutsche Bahn pruža društvu DB Cargo AG, djelomičnog pokrivanja primanja državnih službenika zaposlenih u društvu DB Cargo AG i prijenosa godišnjih gubitaka društva DB Cargo AG do 31. prosinca 2021. na temelju ugovora o prijenosu dobiti i gubitka između društava Deutsche Bahn AG i DB Cargo AG sklopljenog 25. listopada 2012. i produljenog ne čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije („UFEU”).

Članak 2.

1. Prijenos godišnjih gubitaka društva DB Cargo AG na Deutsche Bahn AG za razdoblje od 1. siječnja 2022. do 31. prosinca 2024. na temelju ugovora o prijenosu dobiti i gubitka između društava Deutsche Bahn AG i DB Cargo AG sklopljenog 25. listopada 2012. i produljenog čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Potpora je dodijeljena protivno članku 108. stavku 3. UFEU-a.

2. Potpora iz stavka 1. spojiva je s unutarnjim tržištem u smislu članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a, podložno uvjetima utvrđenima u članku 3. ove Odluke i obvezama utvrđenima u njezinu članku 4.

Članak 3.

Njemačka mora osigurati da DB Cargo AG ili Deutsche Bahn AG, ovisno o slučaju, u rokovima navedenima u planu restrukturiranja ili, prema potrebi, najkasnije do kraja razdoblja restrukturiranja 31. prosinca 2026. u potpunosti provedu mjere iz plana restrukturiranja društva DB Cargo AG i povezane mjere kojima se ograničava narušavanje tržišnog natjecanja.

Članak 4.

Njemačka je dužna u roku od dva mjeseca od objave ove Odluke obavijestiti Komisiju o mjerama predviđenima ili poduzetima za postupanje u skladu s Odlukom.

Nakon toga Njemačka je dužna Komisiji dostavljati redovita izvješća o provedbi plana restrukturiranja svakih šest mjeseci do kraja razdoblja restrukturiranja 31. prosinca 2026. U tim izvješćima konkretno treba navesti datume stvarne isplate sredstava odobrenih kao vlastiti doprinos korisnika, sve planirane buduće potpore društvu DB Cargo AG ili njegovim društvima kćerima, među ostalim u okviru odobrenih programa, stanje napretka u ispunjavanju uvjeta utvrđenih u ovoj Odluci, sva odstupanja od financijskih ili operativnih putanja plana restrukturiranja, kontrole troškova, smanjenja troškova i povećane zarade koji su ostvareni operativnim mjerama restrukturiranja te korektivne mjere koje su Njemačka ili, prema potrebi, DB Cargo AG ili Deutsche Bahn AG, ovisno o slučaju, predvidjeli ili poduzeli.

Članak 5.

Ova je Odluka upućena Saveznoj Republici Njemačkoj.

Sastavljeno u Bruxellesu 29. studenoga 2024.

Za Komisiju
Margrethe VESTAGER
Izvršna potpredsjednica